

INFÖR RALLY SWEDEN

Umeå 2022 • Tidsprogram • Publiktips

 **BILSPORT**

NR 2 2022

Pris 89:- inkl. moms, 9 EURO, Norge 109 NOK

Rally & Racing

MED FOKUS PÅ RALLY

RALLYTALANGERNA



CALLE CARLBERG



HAMPUS JAKOBSSON

Tävlingskalendern 2022

PORTRÄTT

Greger Petersson



KJM SERVICE
Stötdämpar-
verkstaden

PER EKLUND

**Berättar
oförglömliga
minnen**

TIDSAM 0913-02



7 388091 308902

RETURVECKA 12

Albinsson & Sjoberg

I BACKSPEGELN • NOTISER • SBF-NYTT • KRÖNIKOR

KAMPANJ

#520121

POLERMASKIN 12V, INKL. 2 ST BATTERIER & LADDARE

Smidig batteridriven polermaskin som är perfekt för polering av mindre ytor, svåråtkomliga ställen och detaljer. Kan även användas som slipmaskin. Variabel hastighet i 2 st lägen, 0-2800 varv/min för polering och 0-8300 varv/min för slipning. Levereras med förvaringsväska av plast.

795 KR
~~960 KR~~



#81857
BLÅSTERAGGREGAT MED UPPSUGNING
Blåsteraggregat med inbyggd dammsugare. Levereras komplett med utsugningsslang och blåsterpistol. Luftförbrukning: ca 425 l/min.

4.381 KR



#364102
SAND & SODABLÅSTER, 38 LITER
Använd soda (bikarbonat) för att skonsamt avlägsna färg eller beläggningar på rostfritt, krom, gummi eller aluminium. Försedd med två 38-liters-tankar.

4.995 KR



NYHET

#532267
ÅNGTVÄTT, 2000 W
Kraftfull ångtvätt som effektivt tar bort ingrodd smuts från bilens in- och exteriör skonsamt utan någon risk för skada.

1.403 KR



KAMPANJ

#511083
VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR
Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.

4.995 KR
~~9.326 KR~~



#507773
SVARV Ø310X900 MED STATIV
Robust supportsvarv för reparations- och underhållsarbete. Härdad och slipad bädd med V-prisma. Variabel hastighet, försedd med Nortonlåda i oljebad för gångskärning.

39.999 KR



NYHET

#506547
SKRUVSTYCKE
Skruvstycke av hög kvalitet med härdade räfflade käftar. Svart hammarlack finish. För fast montering på arbetsbänk.

467 KR



NYHET

#506551
SKRUVSTYCKE, RUND
Runt skruvstycke av hög kvalitet med härdade räfflade käftar. Svart hammarlack finish. För fast montering på arbetsbänk.

980 KR



NYHET

#506553
SKRUVSTYCKE, PROFFS
Högkvalitativt bänkskruvstycke med härdade räfflade käftar och rörspännback. Svart hammarlack finish. För fast montering på arbetsbänk.

1.080 KR



#498004
ENPELARYFT, FLYTTBAR MANUELLA SPÄRRAR
Flyttbar hydraulisk enpelarlyft med mekaniska spärrar som tar mindre plats än en tvåpelarlyft. Inga installationsbekymmer med för klen betongplatta eller värmeslingor som ligger i vägen vid fastsättning.

31.500 KR



#488465
SMÅDELSTVÄTT MINI 2,0 L
Liten smidig smådelstvätt som stänger locket vid brand. Ett perfekt hjälpmedel när du demonterar oljiga detaljer och behöver göra rent dem.

274 KR



KAMPANJ

#513169
SLIPMASKIN MED DAMMSUGARE 30 L
Paket med oscillerande enhandslipmaskin och dammsugare, för dammfri slipning. Oscillerande enhands-slipmaskin för effektiv slipning av alla slags ytor.

3.995 KR
~~5.385 KR~~



NYHET

#519957
HÖRNSKÅP TILL GARAGEINREDNING
Hörndel till PELA röd/svart garageinredning bestående av under- och överskåp, rostfri bänkskiva samt två verktygstavlor. [LxBxH]: 1270x965x2005 mm.

6.995 KR

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförsäljning och feltryck.



FOTO: MATTIAS LARSSON

Hundratals motorsportentusiaster samlade under festliga former. Bilden är från BilSportgalan 2019, på Saab Arena i Linköping. Förhoppningsvis kan vi mötas så här igen, redan lite längre fram i år.

BilSportgalan flyttades fram – men pandemin hindrar inte allt

En och en halv vecka innan den planerade BilSportgalan 2022 kom beskedet. Nya, stramare restriktioner från regeringen omöjliggjorde att genomföra evenemanget i januari.

Men Svenska BilSportförbundet och Förlags AB Albinsson & Sjöberg bestämde sig för att inte ställa in, utan flytta fram galan. Förhoppningsvis kan den genomföras någon gång i mars.

BilSportgalan är ett fantastiskt tillfälle att fira och hedra svenska bilSportutövare och funktionärer som utfört något alldeles extra föregående säsong.

Galan är också en unik möjlighet att träffa nya och gamla vänner i branschen. Här pratas minnen, det skrattas och nätverkas. Och här sås många gånger ett frö till nya intressanta samarbeten.

Mötena människor emellan är minst lika viktiga som själva prisutdelningarna.

DET ÄR OCKSÅ mötet med entusiasterna som gör jobbet som reporter så kul! Och detta har inte pandemin lyckats hindra.

De två senaste åren har vi lärt oss att leva med social distansering. Vi kan trots allt träffas. I stället för att ta i hand hälsar vi med armbågarna. Och vi möts i rymliga verkstäder eller på var sin sida om rejäla köksbord eller soffbord.

Här kan vi fortsätta berätta spektakulära minnen för varandra. Lyssna till livsöden, höra om framtidsplaner och utbyta erfarenheter.

Alla människor har något intressant att berätta. De som har varit med ett tag, Per Eklund, Stig Blomqvist och Jonas Kruse till exempel, bjuder på rutin, minnen och erfarenhet.

Talangerna på väg upp, som Calle Carlberg och Hampus Jakobsson, står för det ungdomliga och berättar om sina drömmar.

Pandemi eller inte, att få möjlighet att träffa människor är något fantastiskt.

I SKRIVANDE STUND vet vi inte om BilSportgalan 2022 går att genomföra i mars. Men självklart hoppas vi det. Och vi jobbar med den målbilden.

Då ska bland annat prestigefyllda BilSport Awards delas ut. Mottagarna i de olika kategorierna presenterades redan i förra numret av BilSport Rally&Racing. Nu återstår att se vilka som utses till Årets Senior och Årets Junior. Det kan du vara med och avgöra, genom att gå in på www.bilsport.se/award och lägga din röst. Eftersom BilSportgalan flyttas fram, fortsätter även röstningsförfarandet.

Pandemin stökar om hela samhället. Men den hindrar inte allt. Och vi som håller på med motorsport, vi skriver under på ett av Per Eklunds mest kända citat: "En får ente ge sig".



Mikael Johansson Redaktör

INNEHÅLL

4 **PARC FERMÉ**
Musikalisk motorsport.

6 **RALLY**
NMS Boden arrangerade SM-premiär.

8 **RALLY**
Inför Rally Sweden i Umeå.

14 **RALLY**
Calle Carlberg, Nässjö MK.

20 **TILLBAKABLICK**
Nostalgi, minnen och arkiv.

22 **FÖRETAG**
KJM Service i Svaneholm.

26 **RACING**
Greger Petersson i Halmstad.

30 **TÄVLINGSKALENDER 2022**
Internationella och nationella serier.

32 **PORTRÄTT**
Stort reportage – Per Eklund.

42 **BILSPORT AWARD 2021**
Röstningen fortsätter!

44 **NOTISER**
Nyheter och krönika.

48 **SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET**
Nyheter, officiella meddelanden och kalender.

50 **RALLY**
Hampus Jakobsson, SMK Nyköping.

57 **KRÖNIKA**
Thomas Lindbergs äventyr.

NÄSTA NUMMER UTE **24 MARS** Som prenumerant får du tidningen tidigare

BILSPORT GRUNDAD 2002
Rally&Racing
MED FOKUS PÅ RALLY

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare
Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress
Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon
Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-16
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen
rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt
fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida
www.bilsportallrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare
Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör
Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion
Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout
Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef
Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur
Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer
Stefan Boman, Micke Fransson,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDENNING

Företagsannonser
BilSport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA

Annonssförsäljning
Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se

Annonsproduktion
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställes på www.rallyracing.se/prenumerera eller kontakta vår kundservice på kundservice@fabas.se eller telefon 0455-30 29 30. Pris helår (7 nr) 469 SEK. Utanför Sverige tillkommer portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDENNING

Marknadsansvarig
Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar
Anders Blomgren, 070-248 46 11

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 55

Tryck
V-TAB, Vimmerby.

Copyright
Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
BilSport Rally&Racing ansvarar inte för insänt, ej beställt material i form av text och bilder. Allt material i BilSport Rally&Racing lagras digitalt. Den som sänder material till tidningen förutsätts medge att materialet får lagras och spridas elektroniskt eller i pappersform. Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga
Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy
Din personliga integritet och hur vi hanterar dina personuppgifter är viktigt för oss. Vi har förtydligat hur vi hanterar dina personuppgifter i vår policy. Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden
Per Eklund, Finnskoga MK.
FOTO: MICKE FRANSSON

Calle Carlberg, Nässjö MK.
FOTO: MICKE FRANSSON

Hampus Jakobsson, SMK Nyköping.
FOTO: MICKE FRANSSON

Kristian Johansson, KJM Service.
FOTO: MICKE FRANSSON

Parc fermé

Dansa i neon

Mitt i en storstadsdjungle, bland betong och stål.
Vi ska färdas i en symfoni, mot gryningen.
Och vi ska dansa i neon
(Lena Philipsson)



Det vackraste

Stunder av stillhet.
Ett ögonblick av ro ibland.
Stunder av lycka.
(Cecilia Vennersten)

We are all the winners

We are all the winners, we are all the best.
Att vi får va tillsammans, det betyder mest.
(Nick Borgen)

Musikalisk motorsport

Trots att ett par miljoner människor bänkar sig framför tv:n för att se Melodifestivalen, så är det ingen som ser på Melodifestivalen. Det är sen gammalt. Därför illustrerar vi några välkända örhängen med bilder som har motorsporttema.



Kom och ta mig

Kom och ta mig långt härifrån,
långt härifrån, långt härifrån.
Ja, kom och ta mig långt härifrån.
Kom, ta mig långt härifrån
(Brandsta City Släckers)



Bara du och jag

Bara du och jag en sista gång.
Håller om varann och dansar tillsammans.
(Lili & Susie)

FOTO: FIATWORLD RALLYCROSS.COM



Se mig

Se mig!
Bara för den jag är.
Du kan ge mig, mer än jag nånsin funnit här.
Se mig!
Bara för den jag är.
Om jag ber dig, kommer du att stanna här?
(Barbados)



On the road again

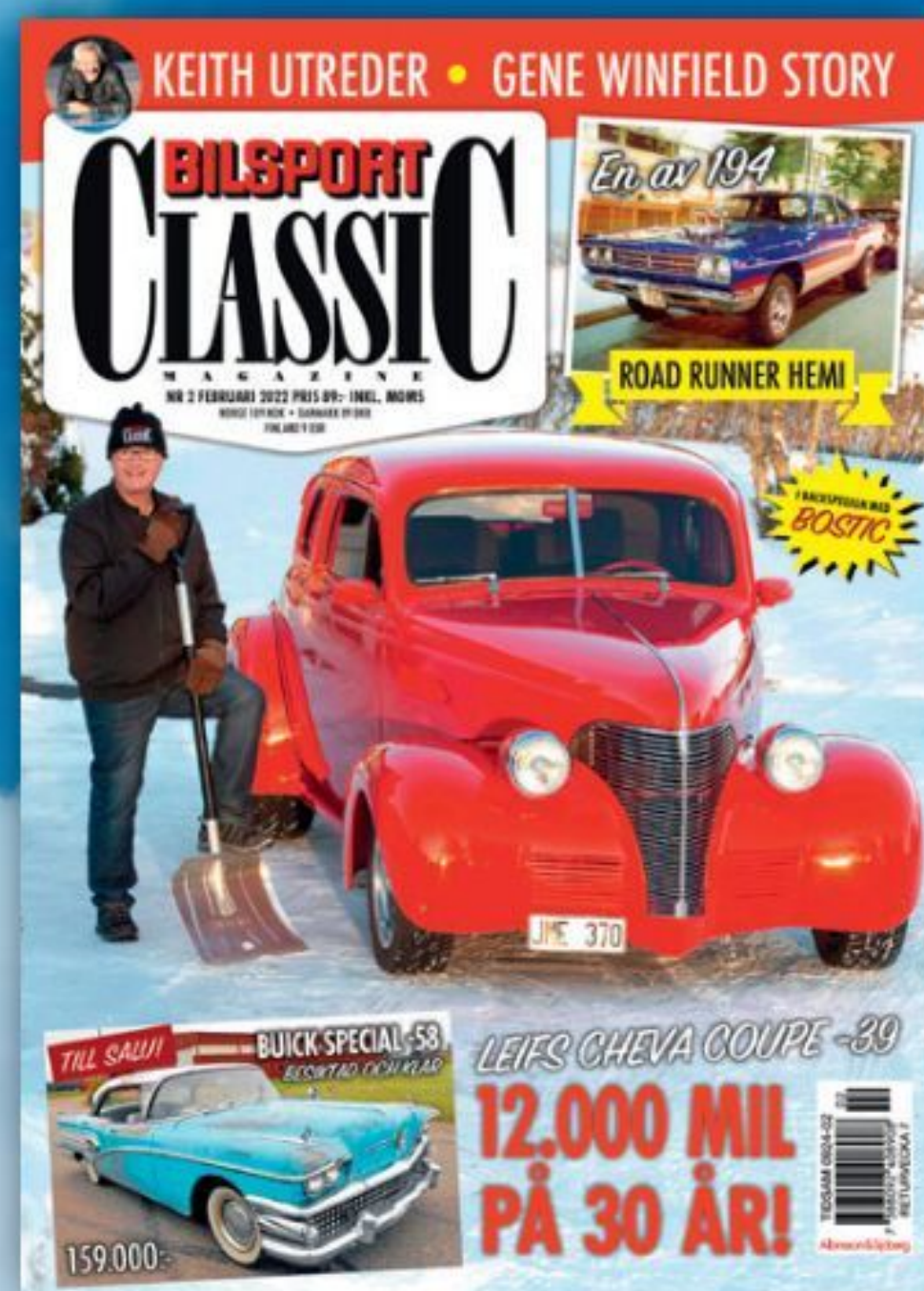
Goin' places that I've never been.
Seen' things that I may never see again.
And I can't wait to get on the road again.
(Willie Nelson)



Dressed for success

I'm gonna get dressed for success.
Shaping me up for the big time, baby.
(Roxette)

RAKA VÄGEN TILL DITT INTRESSE!



 motortidningar.se

Albinsson & Sjöberg

NORDENS STÖRSTA MOTORFÖRLAG



Pontus Tidemand/Morten Erik Abrahamsen gjorde vad de kunde i jakten på P-G. Den svensk/norska duon plockade tre sträcksegrar.

FOTO: FREDRIK VÄRNEBJÖRK/PRESSRELEASE

Det är två år sedan rally-SM senast genomförde en deltävling på snö och is. Nu fick äntligen NMS Bodens möjlighet att arrangera, och vilket evenemang det blev. Deltagarna fick verkligen sitt lystmäte av vintertävling i rejält kallt, men i övrigt närmast perfekta förhållanden. De två första sträckorna kördes i fredagskvällens mörker medan de sex övriga gick på lördagen.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

Rejält vinterrally

NATIONELLA 2WD

Nu var Flodin tillbaka i topp

● **SM-SERIENS** starkaste klass, sett till antal deltagare, är Nationella 2WD. Här är konkurrensen så hård att det räcker att nysa vid fel tillfälle för att tappa viktig tid.

Förra året trodde många att **Patrik Flodin/Göran Bergsten**, Ilsbo MK, var självklara SM-vinnare. Men så blev det inte. Med ett motorhaveri och en stenträff blev det inte ens medalj för den snabba duon i den röda Volvo 940:n.

Och i premiärtävlingen inledde SMK Nyköpingsbröderna **Hampus** och **Pontus Jakobsson** på bästa sätt med en sträckseger i den Toyota Corolla som **Jonas Kruse** körde i fjol. De höll ledningen till efter tredje sträckan, då Flodin tog över i täten.

Med bara två sträckor kvar att köra var Flodin fortfarande i ledning före Jakobsson. Sedan var det roliga över för bröderna när Toyota Corollan inte längre ville vara med.

Det visade sig att Jakobsson lidit av växellådsproblem sedan en bit in på första sträckan. Det gick att leva med, men när pinnbultarna i navet på vänster framhjul brast på näst sista var det färdigkört.

2020 års mästare, Patrik Flodin, vann med en minuts marginal till Volvo-kollegorna **Emil Karlsson/Jessica Larsson**. Och Sandvikens MK:s **Oscar Sundell/Joakim Söderqvist** nådde en välförtjänt framgång när de blev trea med sin Nissan Sunny.



Göran Bergsten (t.v.) och Patrik Flodin har lämnat fjolåret bakom sig. Nu har duon lagt en bra grund för ett nytt SM-guld.

NATIONELLA 4WD

Ingen matchade Wikström på hemmaplan

● **ATT NMS BODENS** Michael Wikström/Lennart Nilsson åker fort med sin Ford Fiesta WRC är känt sedan länge. Och nu, inför hemmapubliken, briljerade herrarna när de helt och hållet dominerade klassen Nationella 4WD.

Inte ens självaste **Mats Jonsson/Jon Magnusson**, Forshaga MC, maktade med att matcha norrlänningarna trots perfekt puts på Skoda Octavia WRC:n.

Wikström klassvann samtliga sträckor och vann med tävlingens största marginal, nästan fyra minuter.

STANDARD

Johan Holm startade jakten på guld

● **FJOLÅRETS SILVERMEDALJÖR** i Standard-klassen, SMK Trollhättans **Johan Holm/Christer Holm**, ledde från start till mål.

Fast det var verkligen inte utan motstånd. **Stefan Håkansson/Markus Forsell**, Älmhults MK, och **Erik Sjöström/Eric Lennartsson**, Vännäs MK, vann var sin sträcka.

INTERNATIONELLA 4WD

Anders Fredriksson (t.v.) och P-G Andersson trivdes utmärkt på vintervägarna som NMS-Boden ställt i ordning för årets SM-premiär.



FOTO: FREDRIK VÄRNEBJÖRK/PRESSRELEASE

P-G snabbast från start till mål

● **MED 14 STARTANDE** bilar har klassen behållit god form över årsskiftet. Det är minst sagt hög kvalitet på såväl förare som kartläsare i Internationella 4WD.

P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK, öppnade superstarkt med 13 sekunders ledning redan på första 11 km-sträckan. Ekipaget i GNM-Forden gick ut först och bakom dem klagades över siktproblem i snöroken. Problemet eliminerades andra dagen då startmellanrummet ökades med en minut.

SMK Edas **Pontus Tidemand/Morten Erik Abrahamsen** vann visserligen tre sträckor i sin Skoda, men totalt sett var Andersson överlägsen och totalsegrade.

Mattias Adielsson, Göteborgs MF, och hans för året nya co-driver **Maja Bengtsson** utmanade men bröt redan efter tredje sträckan med tekniskt fel på den M-Sport-supportade Forden.

En intressant start gjorde Eskilstuna MK:s **Robert Andersson/Jesper Samuelsson** i en Hyundai i20 R5. Dessvärre brast en bult i bakvagnen och duon bröt därför tidigt.

Snabbast att försvinna ur resultatlistan var Karlstad MC-kändisen **Jonas Kruse** som i år tagit steget tillbaka till toppklassen och där fått **Nellie Karlsson** som co-driver. Duon fastnade i en snödriva tidigt på första sträckan. De startade om på lördagen, med sin Ford Fiesta R5, men försvann för gott efter femte sträckan.

Desto bättre gick det för teamkompisen i Team Nybe, Karlskrona AK:s **Jonas Åkesson** med notläsande **Martin Holmdahl**. Duon inledde trevande men ökade allt eftersom och placerade slutligen Skoda R5:an på tredje plats totalt.

Regerande svenske mästaren, P-G Andersson vann alltså ganska ohotat. Efteråt kommenterade han:

– Inför säsongen har jag känt mig tveksam och varit osäker på om jag ens skulle köra. Jag bestämde mig väldigt sent, och suget kom tillbaka så fort vi startade på första sträckan. En skön start på säsongen!

inledde

INTERNATIONELLA 2WD



FOTO: FREDRIK VÄRNEBJÖRK/PRESSRELEASE

18-årige Isak Reiersen gjorde mer än vad som kunde förväntas av honom i sin SM-debut. Till och med en sträckseger!

Reiersen imponerade i SM-debuten

● **I FJOL KÖRDE** Isak Reiersen, Östmarks MFF, en handfull rallytävlingar i Ungdomsklassen. Mest känd är han dock från RX Nordic-serien där han blev mästare i crosscar förra säsongen.

Nu gjorde den unge värmlänningen SM-debut i en Rally4-Fiesta. Till råga på allt hade han konsulterat VM-meriterade co-drivern **Johan Johansson** som fram till nu läst noterna åt **Dennis Rådström**.

Reiersen tog en sträckseger på väg mot slutlig andraplats i Internationella 2WD. Bara en minut bakom välkände fortkaren **Albin Nordh**, Ydre MK, måste beskrivas som en skräll i en SM-debut.

Rutinerade co-drivern **Johan Johansson** kommenterade Isaks framfart:

– Bättre än förväntat. En debut är aldrig lätt att genomföra och som taggad junior är det ofta svårt att hitta rätt bromspunkter. Men Isak har varit väldigt proffsig genom hela tävlingen. Jag ser en stor potential hos honom.

Albin och hans nya co-driver för året, **Alexander Glavsjö Holm**, hade inledningsvis en spännande duell med Kullings MS-duon **Isac Nordström/Karl-Johan Borhammar**. Men när en bromsskiva gick sönder i hög fart var Nordström tvungen att parkera för helgen.

North Rally 2022

SAMMANFATTNING

Specialsträckor, distans, sträckvinnare, tid och snittfart

FREDAG 7 JANUARI

SS 1 – Ljuså, 11,06 km

P-G Andersson, Årjängs MK, Ford Fiesta R5, 5.36,7, (118,25 km/h)

SS 2 – Arena 1, 4,20 km

Pontus Tidemand, SMK Eda, Skoda Fabia Evo, 3.17,9, (76,4 km/h)

Service A

Ettapp 1: 77,10 km varav 15,26 km SS

LÖRDAG 8 JANUARI

Service B

SS 3 – Pagla, 8,15 km

P-G Andersson, Årjängs MK, Ford Fiesta R5, 4.33,3, (107,35 km/h)

SS 4 – Kusträsk 1, 25,30 km

P-G Andersson, Årjängs MK, Ford Fiesta R5, 12.52,4, (117,92 km/h)

Service C

SS 5 – Södra 1, 22,41 km

P-G Andersson, Årjängs MK, Ford Fiesta R5, 11.46,2, (114,24 km/h)

Service D

Ettapp 2: 144,93 km varav 55,86 km SS

SS 6 – Kusträsk 2, 25,30 km

P-G Andersson, Årjängs MK, Ford Fiesta R5, 13.22,2, (113,54 km/h)

Service E

SS 7 – Södra 2, 22,41 km

Pontus Tidemand, SMK Eda, Skoda Fabia Evo, 12.11,9, (110,23 km/h)

SS 8 – Arena 2, 4,20 km

Pontus Tidemand, SMK Eda, Skoda Fabia Evo, 3.27,5, (72,87 km/h)

Ettapp 3: 132,97 km varav 51,91 km SS

TOTALT: 355,00 km varav 123,03 km SS

TOTALRESULTAT

(50 startade varav 37 kom i mål)

- 1) P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK, Ford Fiesta, 1:07.19,9
- 2) Pontus Tidemand/Morten Erik Abrahamsen, SMK Eda, Skoda Fabia, 1:08.37,6
- 3) Jonas Åkesson/Martin Holmdahl, Karlskrona AK, Skoda Fabia, 1:09.20,0
- 4) Jari Liiten/John Stigh, Sandvikens MK, Skoda Fabia, 1:10.09,0
- 5) Thomas Thunström/Jörgen Lindahl, Ludvika MS, Skoda Fabia, 1:10.29,9
- 6) Michael Wikström/Lennart Nilsson, NMS Boden, Ford Fiesta, 1:11.22,4
- 7) Jörgen Jonasson/Nicklas Jonasson, Vännäs MK, Skoda Fabia, 1:12.19,1
- 8) Sebastian Johansson/Jesper Elfver, Gotlands MF BK, Ford Fiesta, 1:13.02,1
- 9) Stig Andervang/Robin Eriksson, MK Rimo, Skoda Fabia, 1:13.02,7
- 10) Lars Stugemo/Kalle Lexe, Gotlands MF BK, Skoda Fabia, 1:14.26,0

KLASSRESULTAT

Internationella 4WD (14 st)

- 1) P-G Andersson/Anders Fredriksson, Årjängs MK, Ford Fiesta, 1:07.19,9
- 2) Pontus Tidemand/Morten Erik Abrahamsen, SMK Eda, Skoda Fabia, +0:01.17,9
- 3) Jonas Åkesson/Martin Holmdahl, Karlskrona AK, Skoda Fabia, +0:02.00,1

Nationella 4WD (7 st)

- 1) Michael Wikström/Lennart Nilsson, NMS Boden, Ford Fiesta, 1:11.22,4
- 2) Mats Jonsson/Jon Magnusson, Forshaga MC, Skoda Octavia, +0:03.50,2
- 3) Micael Jakobsson/Nicklas Edvardsson, SMK Nyköping, Mitsubishi Evo X, +0:11.35,4

Internationella 2WD (5 st)

- 1) Albin Nordh/Alexander Glavsjö, Ydre MK, Ford Fiesta, 1:17.21,9
- 2) Isak Reiersen/Johan Johansson, Östmarks MFF, Ford Fiesta, +0:01.07,9
- 3) Lukas Hägg/Daniel Borgqvist, Trelleborgs MK, Ford Fiesta, +0:03.42,1

Nationella 2WD (20 st)

- 1) Patrik Flodin/Göran Bergsten, Ilsbo MK, Volvo 940, 1:16.42,7
- 2) Emil Karlsson/Jessica Larsson, Hällefors MK, Volvo 940, +0:01.02,0
- 3) Oskar Sundell/Joakim Söderqvist, Sandvikens MK, Nissan Sunny, +0:01.21,3

Standard (4 st)

- 1) Johan Holm/Christer Holm, SMK Trollhättan, Volvo 940, 1:23.50,2
- 2) Erik Sjöström/Eric Lennartsson, Vännäs MK, Opel Astra, +0:00.57,8
- 3) Stefan Håkansson/Markus Forsell, Älmhults MK, Volvo 940, +0:03.30,4

RALLY-SM 2022

7-8 jan, North Rally, Boden

26-28 maj, South Swedish Rally, Älmhult

10-11 juni, Rally Arvika, Arvika

12-13 aug, Nattkröken, Fagersta

2-3 sep, Västrallyt, Trollhättan

Obs! Ändringar i bansträckning och tidsschema kan bli aktuella bland annat då tillstånden för SS 9/13 och SS 10/14 inte var klara när denna tidning trycktes.

För senaste information se rallyts webb: www.rallysweden.com

SÖNDAG 27 FEBRUARI

- 05.30 Omstart/service – Nolia (15 min)
- 07.00 SS 16 – Vindeln 1 14,19 km
Tankning – Ottoträsk
- 08.08 SS 17 – Sarsjöleden 1 (Live TV) 13,93 km
- 09.36 SS 18 – Vindeln 2 14,19 km
Tankning – Ottoträsk
- 10.55 Regroup – Vännäs (40 min)
- 12.18 SS 19 – Sarsjöleden 2 (Power Stage) 13,93 km
- 13.28 Teknisk zon – Nolia
- 14.00 Målgång podium – Umeå Centrum

SS 9/13

SS 16/18

SS 17/19

REGROUP
VÄNNÄS

SS 10/14

LÖRDAG 26 FEBRUARI

- 07.10 Omstart/service – Nolia (15 min)
- 08.02 SS 8 – Brattby 1 10,49 km
- 09.29 SS 9 – Örträsk 1 20,52 km
Tankning – Bjurholm
- 10.54 SS 10 – Långed 1 19,44 km
- 12.08 SS 11 – Umeå 1 (Live TV) 10,44 km
- 12.40 Regroup – Nolia (45 min)
- 13.25 Service – Nolia (30 min)
- 14.32 SS 12 – Brattby 2 10,49 km
- 15.59 SS 13 – Örträsk 2 20,52 km
Tankning – Bjurholm
- 17.24 SS 14 – Långed 2 19,44 km
- 18.38 SS 15 – Umeå 2 (Live TV) 10,44 km
- 19.09 Teknisk zon – Nolia (10 min)
- 19.19 Service – Nolia (45 min)
- 20.04 Parc Fermé – Nolia

Glenn Olsson gjorde sitt första Rally Sweden som ny i VD-rollen för tio år sedan. Men årets upplaga med nystart i annan del av landet måste vara den mest stressfyllda.

A detailed map of Umeå, Sweden, showing the Rally Sweden route. The route is marked with red lines for special stages (SS) and blue dashed lines for service roads. Key locations like Umeå, Nolia, and Kamsjön are labeled. A fuel pump icon is shown near the start of the route.

SS 2/5

Rally&Racing guidar till rallyt

Sista helgen i februari är det dags för Rally Sweden i ny, snösäkrare terräng med Umeå som bas. Nya är också tävlingsredskapen i huvudklassen, där Rally1-reglementets bibränslebilar med elektrisk booster tar över efter 25 år med WRC-vagnar.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

SS 1/4

FREDAG 25 FEBRUARI

07.50 Start – Serviceplatsen Nolia
08.42 SS 1 – Kroksjö 1 15,20 km
09.52 SS 2 – Kamsjön 1 27,80 km
Tankning – Botsmark
11.29 SS 3 – Sävar 1 17,24 km
12.35 Regroup – Nolia (50 min)
13.25 Service – Nolia (30 min)
14.47 SS 4 – Kroksjö 2 15,20 km
15.57 SS 5 – Kamsjön 2 27,80 km
Tankning – Botsmark
17.34 SS 6 – Sävar 2 17,24 km
18.38 SS 7 – Umeå Sprint 5,24 km
19.08 Teknisk zon – Nolia (10 min)
19.18 Service – Nolia (45 min)
20.03 Parc Fermé – Nolia

SS 3/6

SS 8/12

SS 11/15

SS 7

**SERVICE PARK
UMEÅ
RALLY SWEDEN
HQ**

SHAKEDOWN

TORSDAG 24 FEBRUARI

09.01 Shakedown – Klabböle 6,8 km
20.00 Ceremoniell start – Umeå Centrum

För Rally Sweden är omställningen stor. Tävlingen har under mer än 50 år drivits och utvecklats i samarbete med motorklubbar, idrottsföreningar, näringsliv och myndigheter i Värmland. Detta har utgjort en stabil och välfungerande infrastruktur kring rallyt.

– Vi arbetar på att bygga upp motsvarande kring vår nya bas i Umeå, men det är naturligt att det inte kan göras fullt ut på ett år, säger Glenn Olsson, vd för Rally Sweden.

– Bland annat är förutsättningarna delvis andra och vi har till exempel haft nya tillståndsfrågor med Försvarsmakten och rennäringen. Vi ligger efter vår tidsplan och rallybanan är nu sex veckor före start inte till 100 procent fastlagd, påpekar Glenn som de senaste månaderna har varit uppe i Umeå på möten ungefär varannan vecka.

HAN OCH ETT ANTAL nyckelpersoner, bland dem Johan Magnusson, banchef, norrmannen Stig-Rune Kjærnsli, tävlingsledare WRC och Hasse Joansson, tävlingsledare Historic, arbetar också kvar i organisationen. Nya nyckelpersoner är bland andra Umeå-baserade Martin Ericsson, marknadskoordinator och Roland "Mikro" Åström flitig tävlingsarrangör i Vännäs och nu biträdande tävlingsledare.

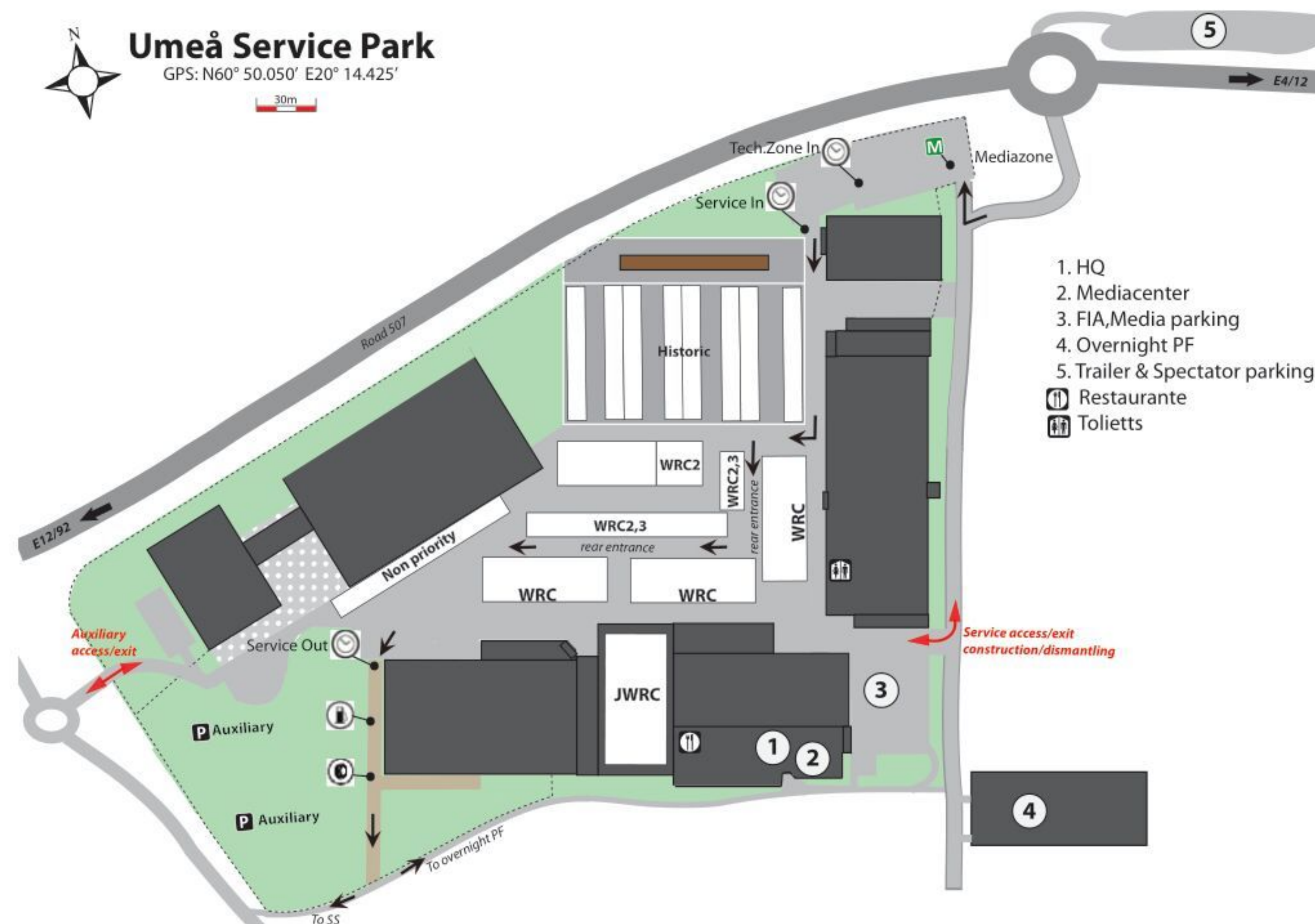
Till rallyveckan i slutet av februari finns hela tävlingsledningen på plats i HQ på Nolia-området i Umeå invid serviceplatsen.

– Jag har bara varit uppe i Umeå en gång men har nära kontakt med "Mikro" och hans manna och tycker vi har ett kompakt upplägg med bra sträckor och ett uppbyggt arenaområde nästan inne i stan, säger Johan Magnusson.

– All service sker på Nolia med bara kompletterande tankning ute längs banan.



Såväl serviceplatsen som arenan där tre sträckor går i mål, ligger bara en kilometer från Umeå centrum.



Utställningsområdet Nolia, bara en kilometer från Umeå centrum kommer att hysa både serviceplats, parc fermé, HQ och mediacenter.

► Roland "Mikro" Åström håller ihop trådarna med de klubbar som ansvarar för rallyts sträckor. Dessa är hans egen klubb Vännäs MK, där Vindelns MS bilsektion sedan några år ingår, vidare Umeå AK, Skellefteå MS och Lycksele MK.

– Funktionärer från andra klubbar, både norrländska och längre söderut tillkommer.

Liksom i Värmland tar arrangörerna hjälp av bland annat idrottsföreningar som genom att sköta parkering och servering vid publikplatser, bygga avspärrningar vid arenaområdet, med mera, kan tjäna en slant till sin klubb.

Flera skoterklubbar kommer också att hjälpa till.

– Det gäller dels att ta hand om de många lokala åskådare som kommer ta sig med skoter till åskådarplatser längs sträckorna, dels om att köra upp skoter-spår som övriga åskådare kan använda för att till fots ta sig från parkering till åskådarplatser. Normalt sett kan vi ju förvänta oss djupare snö och högre vallar än VM-åskådarna mötte i Värmland.

I Umeå-regionen bor 130.000 personer.

– Hälften av dem har gångavstånd till Röda Ladan-arenan – "Red Barn Arena" – som

avslutar en sträcka på gamla I20-området och körs tre gånger, bland annat som Power Stage. Vi tror på 20.000-30.000 åskådare där, berättar Martin Ericsson.

DEN FÖRRE rallystjärnan hjälper till med arbetet mot lokala sponsorer och planering för VIP-evenemang.

– Vi tror på 200.000 åskådare totalt på rallyt, är lite oroliga för covidrestriktioner, men det handlar ju ändå om en utomhussport.

Tävlingsledare Stig-Rune Kjærnsli är lugn inför Umeå-premiären och tror också på stor publiktillströmning:

– Förutom svensk publik, tror

jag det kommer en hel del från Finland och Estland. Många av mina norska landsmän från Oslo med omnejd, som hade nära till Värmland, tror jag också kommer köra till Umeå. Det är ändå bara knappt 100 mil ...

Hasse Joansson som räknar in anmälningarna till Historic-tävlingen konstaterar däremot att "det är längre att köra norrut än söderut".

– Gissar att det är avståndet till Umeå som får många Historic-åkare att tveka, säger Hasse.

När detta skrevs var bara ett 20-tal ekipage anmälda, medan Historic-klassens 50 platser tidigare år fyllts snabbt. ●

"Vi tror på 200.000 åskådare totalt på rallyt, är lite oroliga för covidrestriktioner, men det handlar ju ändå om en utomhussport."



Snöskoter kan vara bästa sättet att ta sig ut till åskådarplats.

Thomas "Rådis" Rådströms åskådartips

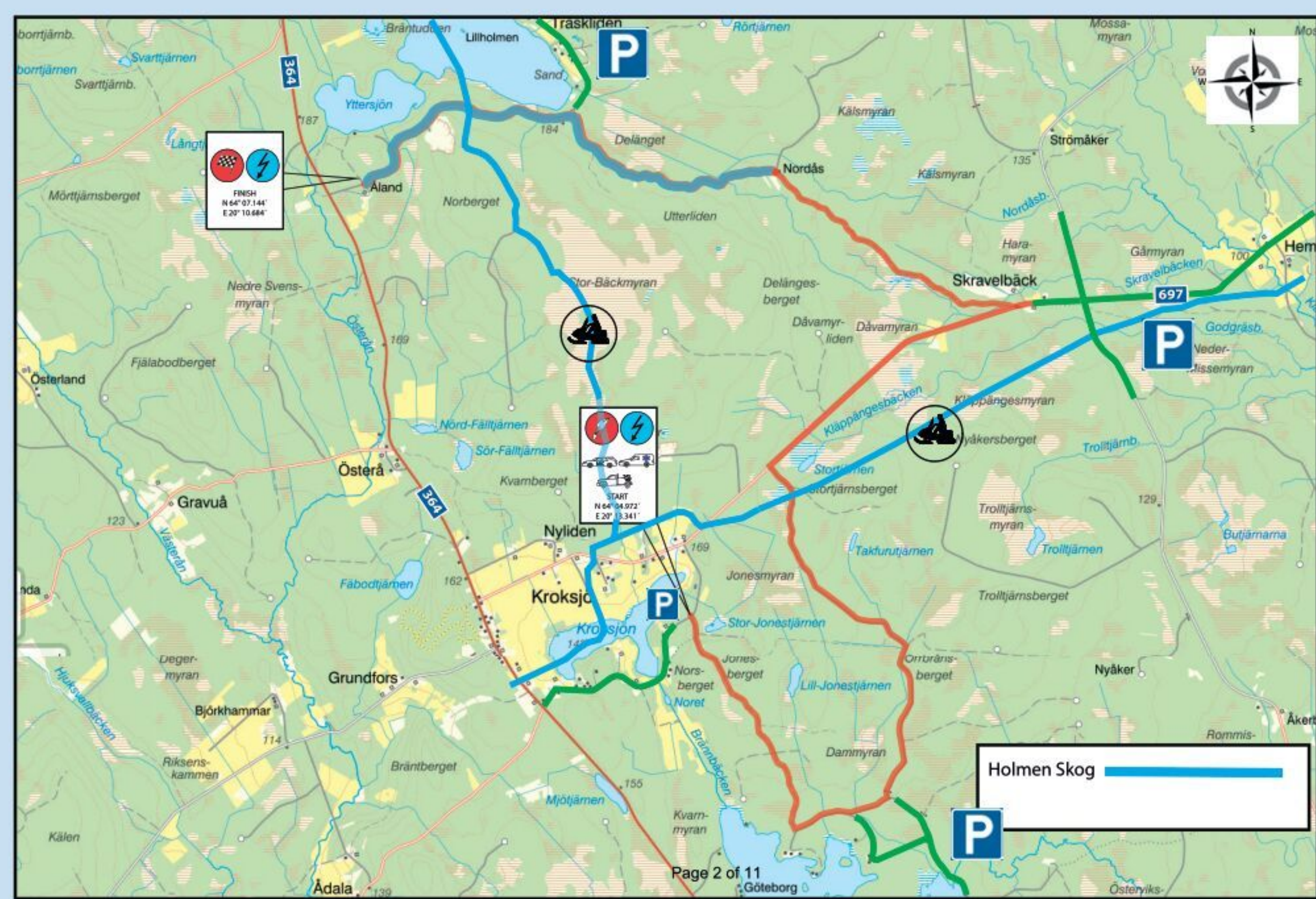
Här ses Rådis i styrhytten när han plogade sträckor inför Vännäs SM-rally 2000 (där han själv inte tävlade).

● **RALLY SWEDEN** körs detta år i gamle VM-åkaren **Thomas Rådströms** hemmateräng. Han känner vägarna bättre än de flesta, inte minst genom sin uppväxt med en pappa som arbetade med underhåll och plogning av vägnätet i Vännäs med omnejd. Här ger han sina åskådartips sträcka för sträcka.



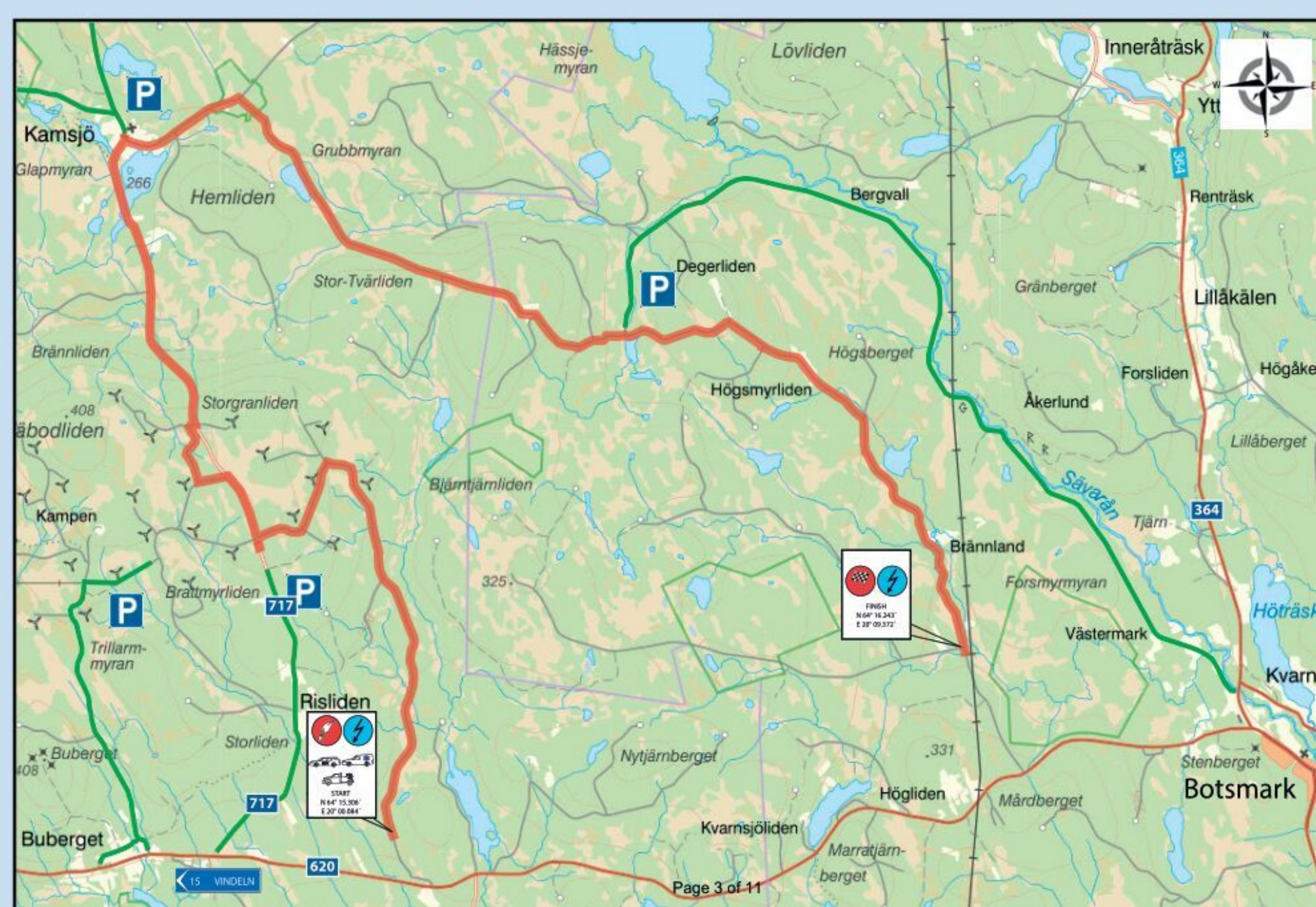
Shakedown Klabböle 6,8 km

Rådis: Bara några kilometer väster om Umeå Centrum och serviceplatsen körs rallyts shakedown torsdag morgon. Sträckningen mellan Djäkneböle och Klabböle har en snabb inledning i öppen terräng. Stickvägar saknas men ett par skoterleder korsar sträckan.



SS 1/4 Kroksjö 15,20 km

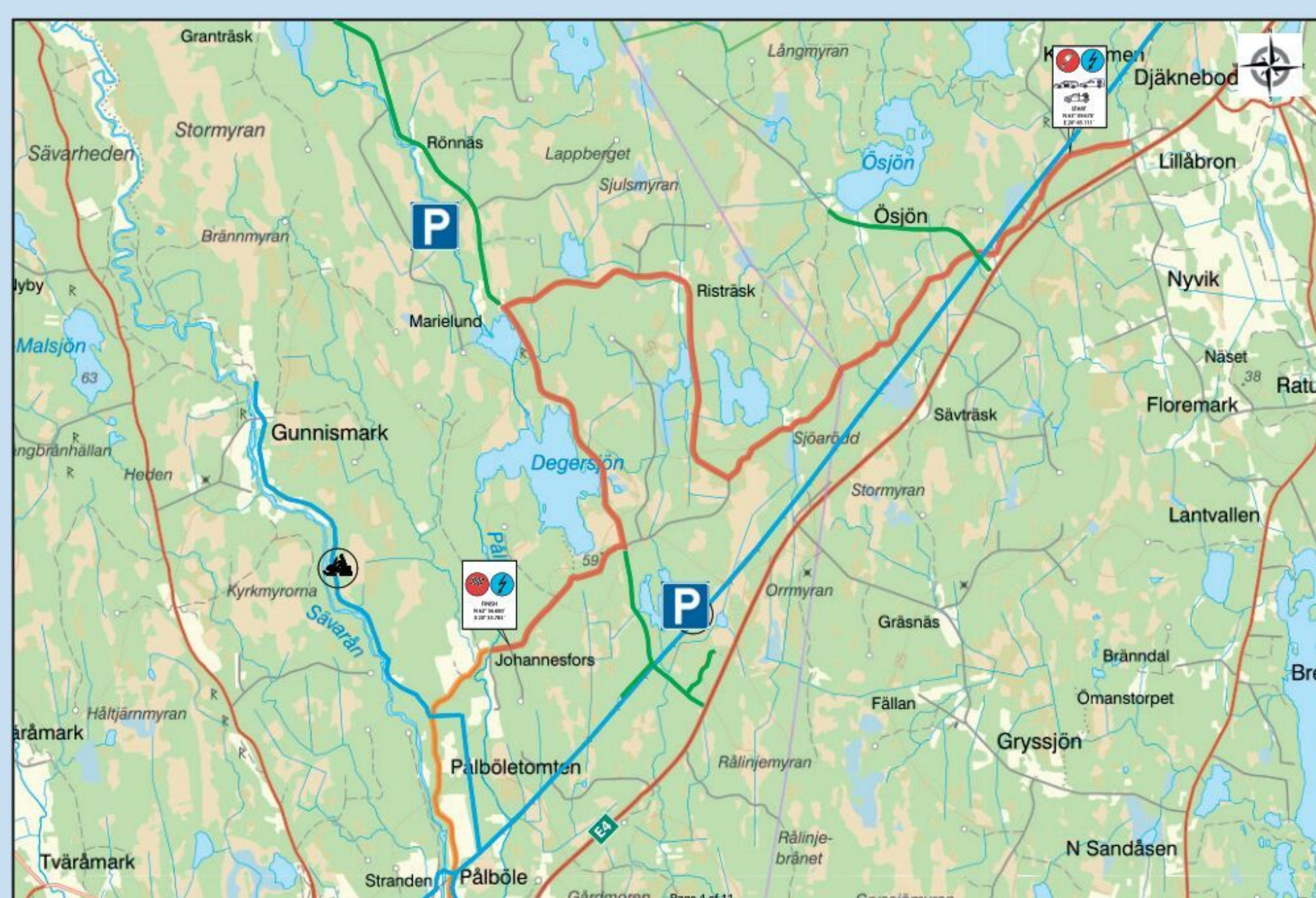
Rådis: Jag har kört tävling på delar av sträckan. Den inledande hästskon är medelsnabb och medelkrokig, sedan rakt och snabbt fram till hårnålsvägbytet i Skravelbäck, där det blir byngligt upp till Nordås. Sista blåmarkerade biten till mål har samma karaktär som hästskon. Vid Kroksjön kan det bli bra parkering särskilt om det går att parkera på isen. Tillfartsvägen till Skravelbäck bör ge möjlighet till vägparkering, men det kan bli en bit att gå om man inte är ute tidigt.



SS 2/5 Kamsjön 27,80 km

Rådis: Jag vet inte om vägen tidigare använts för tävling eller test och har själv bara kört den med personbil. Jag tror inte på första halvan som är snabb skogsbilväg och nybyggt och brett genom vindkraftparken vid Storgranliden, där det dessutom blir avstängt för åskådare på grund av risken för nedfallande is från vindsnurorna.

Efter vindkraftparken kommer sträckan ut på väg 717 och det är mycket snabbt till vägbytet vid Kamsjön. Men efter vägbytet finns några fina snabba svängar nere mot sjön. Där är i mina ögon ett fint åskådarställe, som även bör bjuda bra parkeringsmöjligheter. Senare delen av sträckan hela vägen ner till målet vid Brännland är snabbare igen, men bitvis hoppig. Till det avsnittet finns parkering med tillfartsväg från Botsmark längs Sävarån.



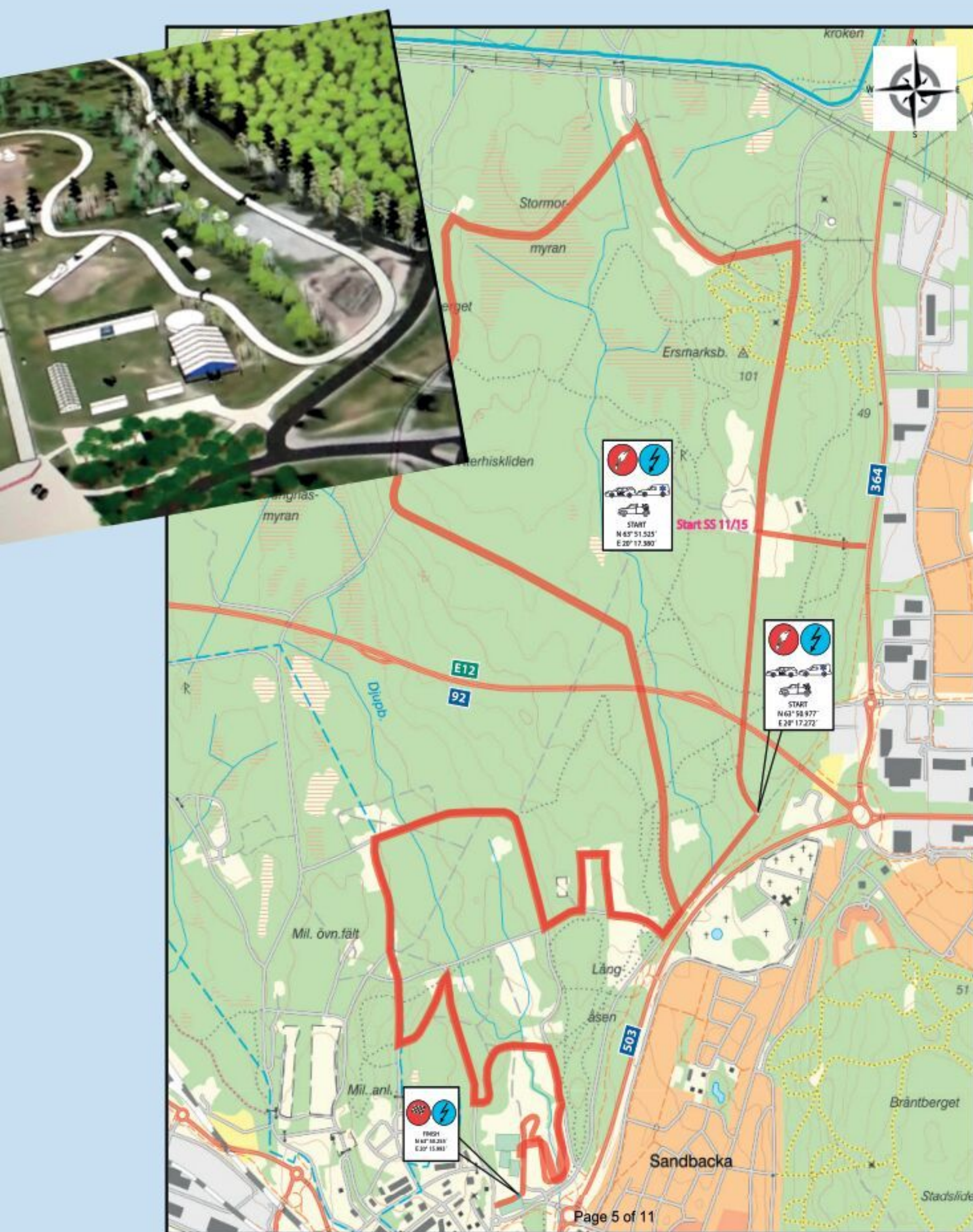
SS 3/6 Sävar 17,24 km

Rådis: Här har jag kört tävling många gånger i olika sträckningar och även testat. Bland annat var det här **Göran "Olsbergs" Henriksson** för första gången åkte med mig i en WRC-Corolla. När han bältat sig tog han upp en rätt bamsig videokamera. "Den där kan du inte hålla uppe och filma med", sa jag. Men Göran propsade och så vid första inbromsningen dunkade den i instrumentbrädan så plasten yrde ...

När vi stannat sa han: "**Thomas** om jag köper en WRC-Corolla till (den andra kördes av **Tobias Johansson**), kör du den då i South Swedish?"

Jag trodde han skojade men sa förstås ja och så köpte Göran en WRC-Corolla till och jag körde den i SSR.

Huvuddelen av Sävar-sträckan är faktiskt gamla Riks-13 – då liksom nu med grusunderlag och fin rallyväg. Hästskon på mitten är snabb upp till Risträsk och ner från Marielund, okej däremellan. Tillbaka nere på Riks-13 är det fin rallyväg till mål och parkering lätt tillgänglig på vägen direkt upp från E4. Men därmed kan det också bli fullt ...



SS 7 Umeå Sprint 5,24 km, SS11/15 10,44 km

Rådis kommentar: Det är delar av gamla I20-sträckan som använts i massor av tävlingar och som jag tävlingskört på alla håll och kanter. Här är mycket rakt-vinkel, speciellt sista delen som körs tre gånger under rallyt. Men det är ändå bättre än det verkar från kartan – relativt bred väg, nyrojd efter att ha legat i "träda" sedan militären lämnade.

Rallyfantasterna föredrar nog de vanliga skogssträckorna, men jag tror det blir mycket folk från stan. Sista biten, arenaområdet (infädd bild) med uppbyggda hopp kan ge extra feststämning.



SS 8/12 Brattby 10,49 km

Rådis: Medelsnabb, medelkrokig väg, där jag kört både på tävling och test. Sträckkartan visar två varianter från vägbytet vid Västana, där man först planerat svänga norrut, men på grund av vägsador efter skogsavverkning nu i stället svänger söderut med mål i Norrmanstorp. Västana bör erbjuda bra parkering. Kanske stökigare och längre promenad vid starten i Brattby invid E12 även om plats kan finnas på parallellvägen 693 och därifrån tunnelpassage under E12.

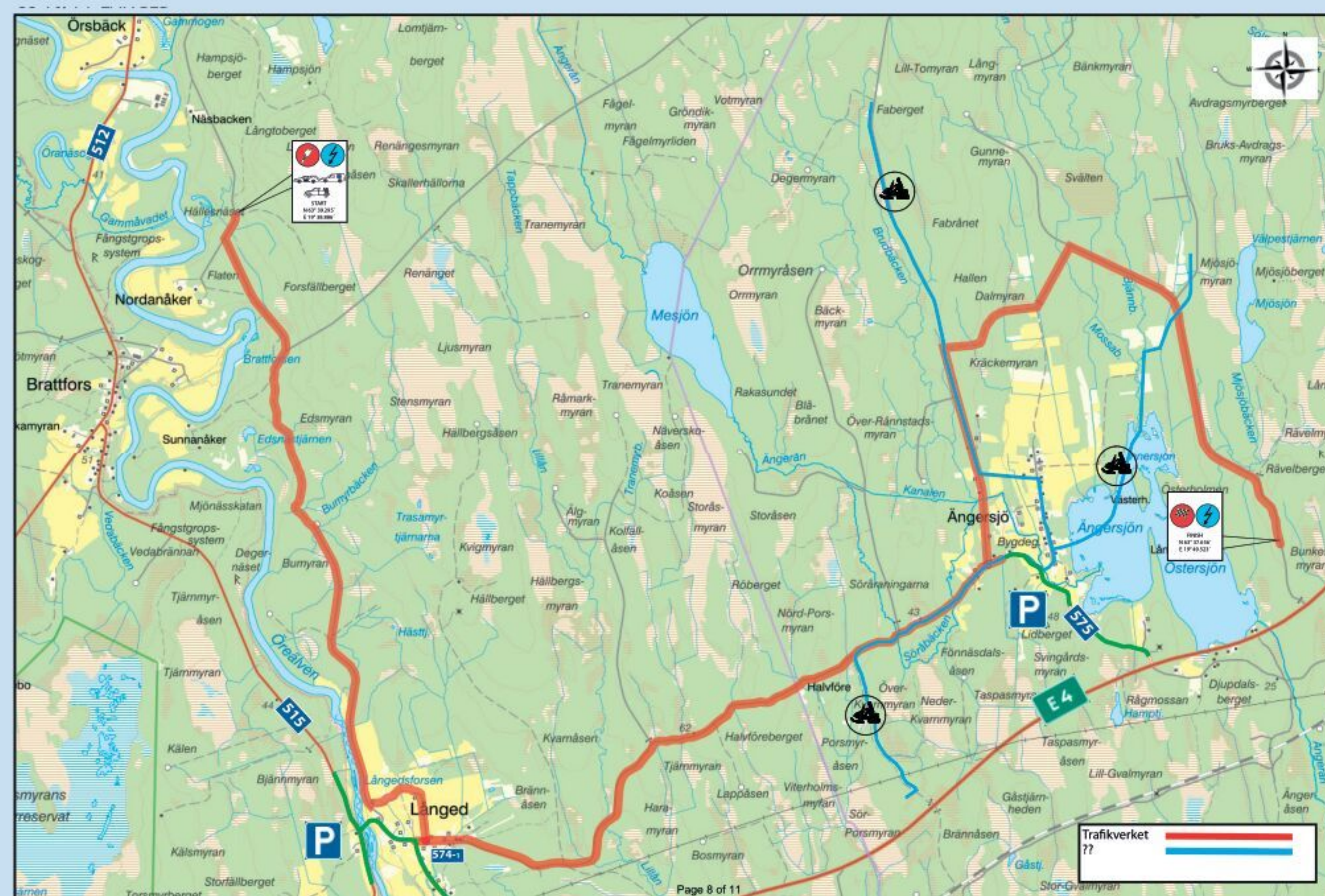
SS 9/13 Örträsk 20,52 km

Rådis: En klassiker bland annat från Vännäs SM-tävlingar genom åren, nästan bara allmän väg, lite som Sågen-sträckan. Den växlar kraftigt i karaktär, som legendariska finska Ouninpohja (minus hopp) och visar om du är man eller mes...

Där finns många fina åskådarplatser, men de är svåra att ta sig till utan snöskoter.

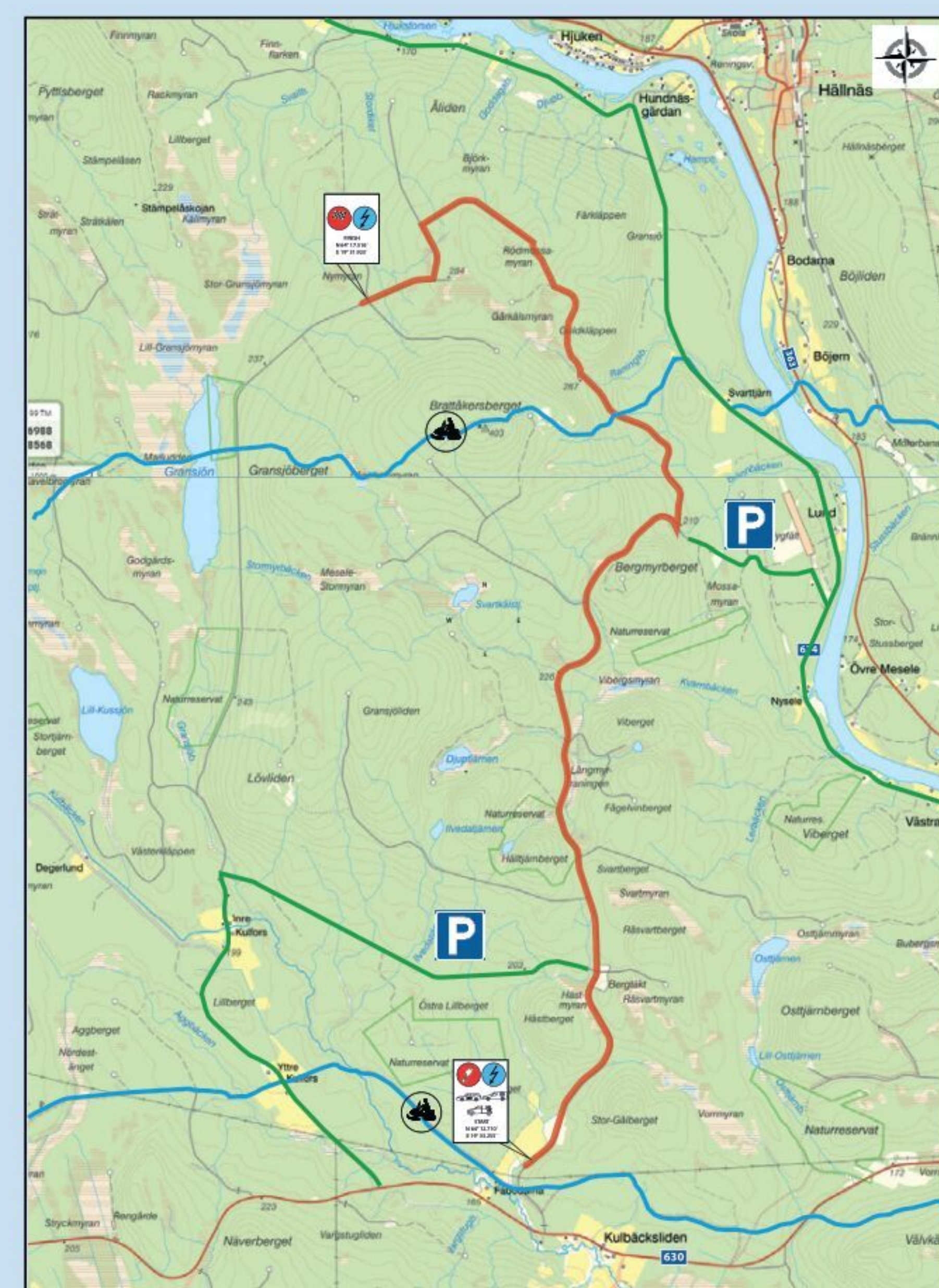
Sist sträckan gick i SM var jag och **Leif Asterhag** ute och tittade vid Otternäs, där **Mattias Ekströms** ladd i en snabb sväng var "sagolikt att skåda".

Otternäs där sträckan delvis går parallellt med väg 602 bör ge bra parkeringsmöjligheter och är mitt tips till åskådare.



SS 10/14 Långed 19,44 km

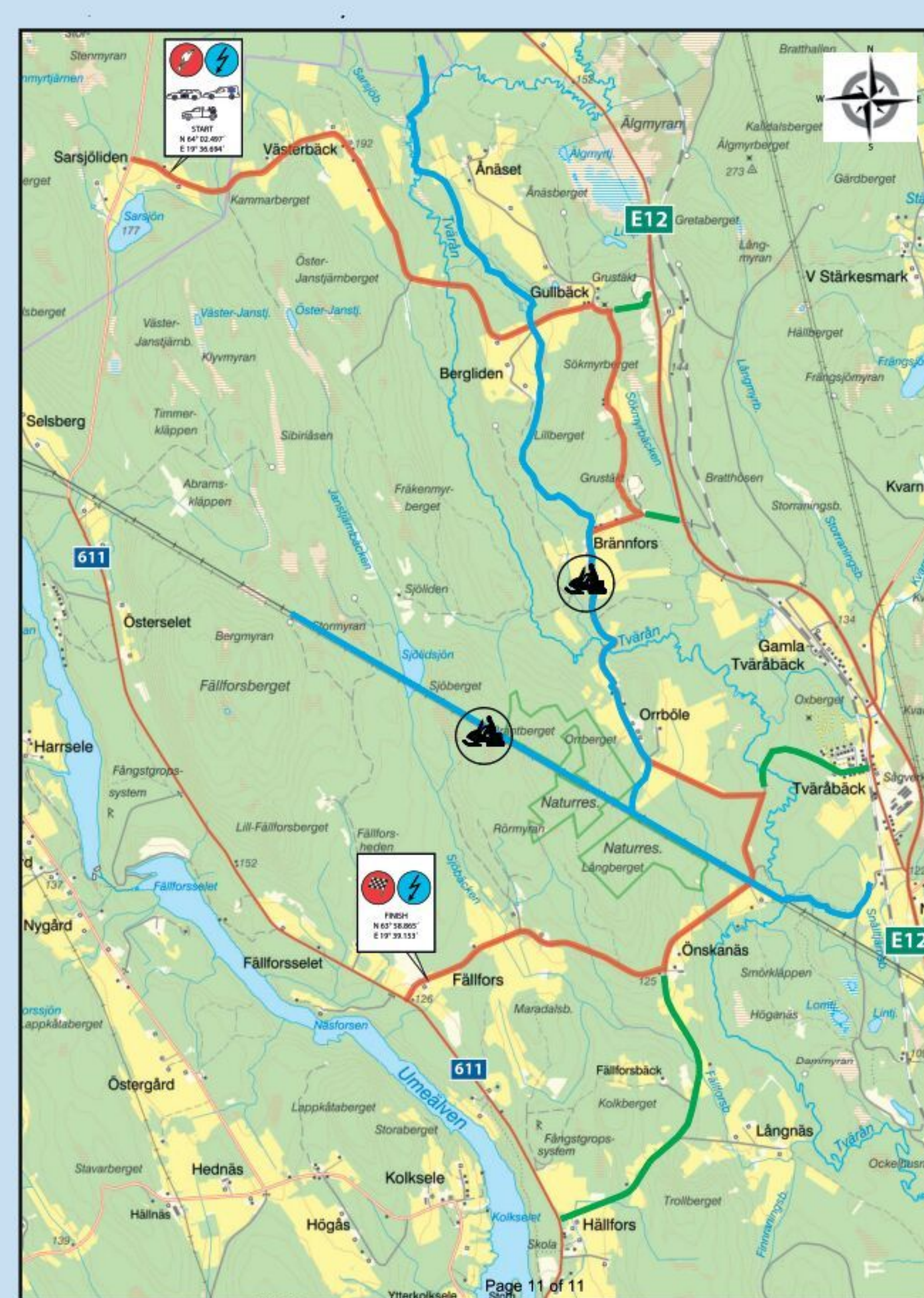
Rådis: Här har jag kört tävling i båda riktningarna och i olika sträckningar. Mellan Långed och Ängersjö är det gamla Riks-13 och kanonrallyväg, men den avslutande hästskon runt Ängersjön är färglös i mitt tycke. E4 är nära och både Långed och Ängersjö bör erbjuda bra parkering, Långed dessutom sevärd rallyåkning genom byn.



SS 16/18 Vindeln 14,19 km

Rådis: Jag har visserligen inte tävlingskört sträckan, men den är troligen rallys snabbaste. Fram till Bergmyrberget och vägbytet med hårnål vänster efter drygt halva sträckan, tror jag bara på en eller två nedväxlingar och fullvarv. Vid vägbytet bör det finnas bra parkeringsmöjligheter.

Efter hårnålen blir det lite mer normal rallyväg de resterande kilometrarna till mål. Där finns ingen parkering, utan det är nog Lund vid hårnålen som gäller även om det även finns en parkering en bit efter start på sträckan.



SS 17/19 Sarsjöliden 13,93 km

Rådis: En klassiker i Vännäs tävlingar, inte minst när man kört SM. Generellt är det snabb väg med krokigare parti mellan Gullbäck – där jag med flera varit i en lagårdsport – och Orrböle. Avsnittet mellan Brännfors och Orrböle är blåmarkerat som skoterled på sträckkartan. Inga P-platser är markerade men de grönmärkade tillfarterna bör fungera. Sista svängarna in mot målet i Fällfors bekantade jag mig för övrigt med långt innan körkort. Min första "fjälla" bodde nämligen i en av gårdarna och jag körde gärna snöskoter de 15 kilometrarna hemifrån Vännäs.



FOTO: OLIVERSOLBERG.COM

Oliver med nya Hyundai i20 N Rally1 – elhybriden han ska ratta med britten Elliott Edmondson som co-driver.

Oliver Solberg om FIA Hybrid Rally1

● **OLIVER SOLBERG** är vår man i WRC-klassen, klar för Hyundais VM-team och start med märkets nya Rally1-bil i Rally Sweden. Före VM-premiären i Monte Carlo hann den 20-årige svensken få tre testdagar i bilen.

– Och jag hade tur med vädret, torr asfalt en dag, blöt asfalt en dag och snö och is en dag, berättade Oliver.

Ytterligare en testdag – maximalt vad reglerna tillåter för förarna inför varje tävling – väntar på svenskt vinterunderlag i Umeå-trakten före Rally Sweden.

– På ett sätt är steget till elhybriden större än från WRC2 till WRC ifjol. I Rally1 har man ingen mellandiff och växlar med spak i stället för paddlar på ratten. Bilen är 100 kg tyngre och aerodynamiken mindre. Men framför allt måste man anpassa körstilen till återvinning och boost av elen.

– Kanske har jag lite fördel av att inte ha varit så inkörd på WRC-bilen som flera andra förare och boosten ger mig lite känsla av SuperCar i rallycross.

Så hur kör du den nya bilen?

– I sträckstarten kan du ta ut full boost – 134 extrahästar – under ett antal sekunder. Sedan gäller det i princip att återvinna bromsenergi före och in i kurvorna. Den energi du lyckas återvinna in i en kurva



FOTO: OLIVERSOLBERG.COM

Montetest med Rally1-bilen – på snö, men asfältväg och fransk dubbing.

kan du sedan boosta med ut ur kurvan och accelerera snabbare.

Återvinningen motsvarar max cirka 50 hästar och räknas bara så länge bromstrycket på framhjulen är minst 5 bar och gaspådraget max 30 procent. Den återvunna energin måste nå viss nivå för att ge tillgång till en boostkick och uppåt 520 hk. Oliver svarar svävande på hur det fungerar att köra vänsterbroms. Vi får vänta och se vad incarvideon avslöjar.

Teamen kan välja tre mappningar för hur boostenergin frigörs – mjukare på halt, eller kraftigare men kortvarigare på torrt. Teamen kan även välja tre mappningar för hur bromsåtervinningen ska ske.

Låter det invecklat? Ja, teamen är överens om att det är en utmaning att hitta rätt

med tekniken och med mappningarna, som dessutom inte får ändras hur som helst under året.

Elhybridsystemet kan kopplas ur, så att bara förbränningsmotorerna 380 hk används.

På vissa avsnitt av transportsträckor och på serviceplats körs bilarna helt på el – tystare och avgasfritt.

Elsäkerhet är en annan viktig faktor. Hybridenheten larmar om dess batteri överhettas eller högspänning "läcker". Då ska bilen stannas och hybridpaketet startas om. Kvarstår larmet ska besättningen lägga sin RED CAR-skytt på instrumentbrädan, dra på sig gummihandskarna och ta sig ur bilen.

Obs! En Rally1-bil som signalerar RED CAR får inte vidröras!

Bilfakta

HYUNDAI I20 N RALLY1

Årsmodell: 2022.

Tävlingsklass: WRC.

Motor: 1,6 liter med turbo, som körs på fossilfri biobensin från P1 Racing Fuels, plus enhets plug-in elpaket från Compact Dynamics som återvinner bromsenergi och levererar boosteffekt via kardanaxeln.
Effekt: 380 hk + 134 hk vid full el-boost.

Vridmoment: +180 Nm vid full el-boost.

Transmission: 5-växlad sekventiell låda med mekaniska differentier fram och bak.

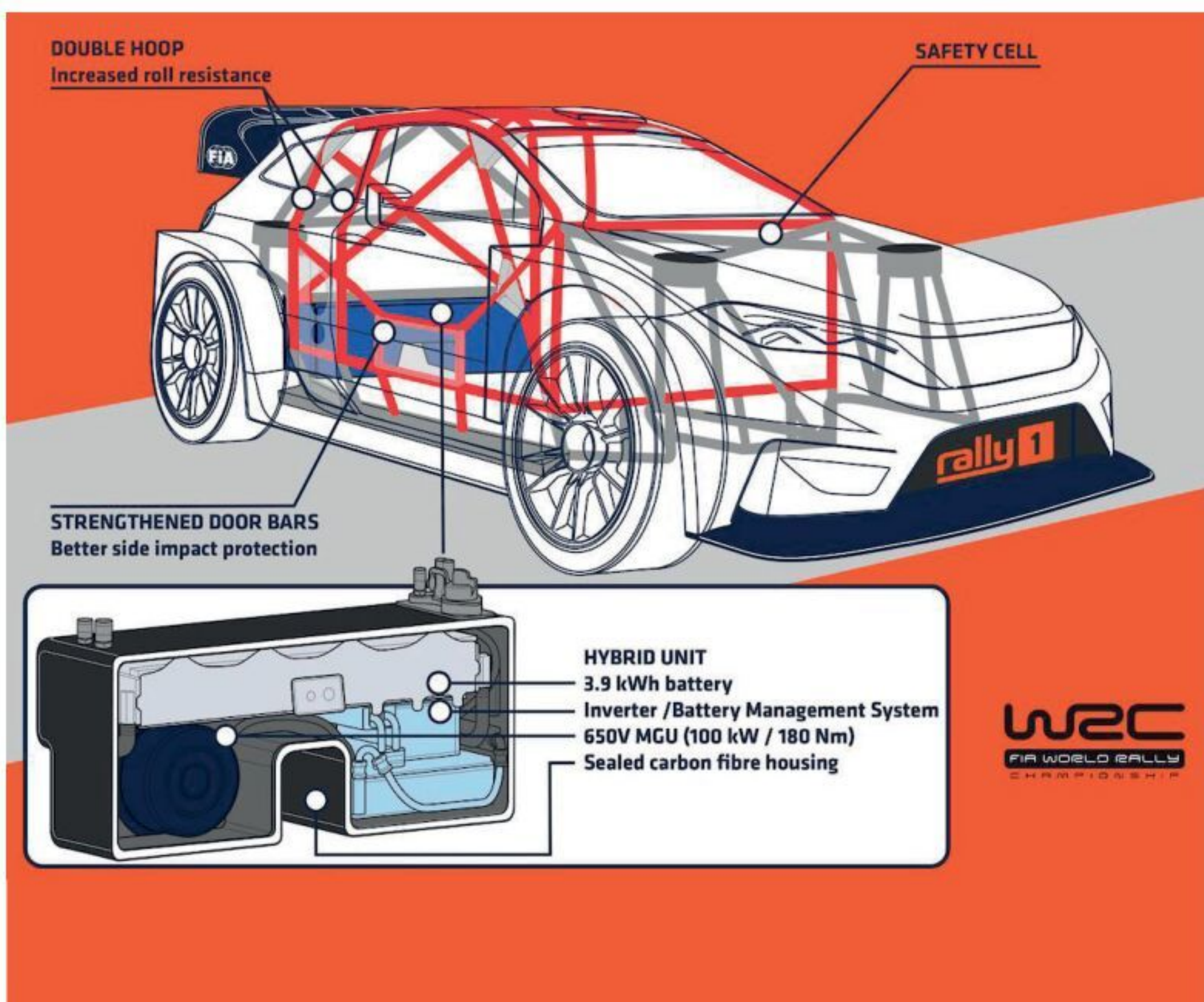
Bromsåtervinning: Max 30 kW.

Hybridpaketets batteri: Kapacitet 3,9 kWh – laddas på serviceplats till 80 % på 20 minuter. Luftkylning. Tål 70 G vid krasch.

Vikt: Cirka 1.450 kg – varav 87 kg för plug-in-paketet.

Chassi/skyddsbur: Betydligt kraftigare burstruktur med fler strävor och förstärkt skydd för besättningen, såväl i sida som front och tak. FIA:s tester har visat 51 % mindre inträngning vid sidokrasch mot träd, 70 % mindre vid frontsmäll och 115 % bättre energiupptagning i taket.

ILLUSTRATION: WRC.COM



Fabriksteamerna i rally-VM 2022

● **Majoriteten** av anmälningarna till rallyt brukar strömma in sista dagarna. Då hade den här tidningen redan gått i tryck. Märkes-VM-teamen är förstås de som kommer till start, men med vilka av sina vardera fyra besättningar?

Toyota GR Yaris Rally1

• Sébastien Ogier/Benjamin Veillas, Frankrike

• Elfyn Evans/Scott Martin, Storbritannien

• Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen, Finland

• Takamoto Katsuta/Aaron Johnston, Japan/Irland

Hyundai i20 N Rally1

• Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe, Belgien

• Ott Tänak/Martin Järveoja, Estland

• **Oliver Solberg**/Elliott Edmondson, Sverige/Storbritannien

• Dani Sordo/Candido Carrera, Spanien

Ford Puma Rally1

• Craig Breen/Paul Nagle, Irland

• Gus Greensmith/**Jonas Andersson**, Storbritannien/Sverige

• Adrien Fourmaux/Alexandre Coria, Frankrike

• Sébastien Loeb/Isabelle Galmiche, Frankrike

Många platser kvar i Rally Sweden Historic

● RALLY SWEDEN HISTORIC

flyttar liksom VM-tävlingen med till Umeå och kör fredagens och lördagens sträckor mellan VM-fältets båda passager. När denna tidning gick till tryck fyllde startfältet bara 20 av de 50 tillgängliga Historic-platserna, men ett par veckor återstod av anmälningstiden.

Historic var liksom VM-rallyt inställt i fjol på grund av pandemin. Men även 2020 ställde man in. Då var orsaken snöbrist och blidväder.

Vinnare 2019 var äkta paret **Petter** och **Pernilla Solberg** i en Ford Escort RS1800, en seger de inte lär ha tid att försvara. Bland de redan anmälda märktes stockholmaren och tidigare Midnattssolsrally-vinnaren **Arne Bäckström**, lokala Ford Escort RS1800-åkarna **Peter Engström** och **Christer Hedlund**, samt **Kjell Fransson**, Alpine Renault A310.

TIDSHEMA HISTORIC FREDAG 25 FEBRUARI

10.15 Start – serviceplatsen Nolia
11.08 SS 1 – Kroksjö 1 15,20 km
12.30 SS 2 – Kamsjön 1 27,80 km
14.18 SS 3 – Sävar 1 17,24 km
15.52 Teknisk zon – Nolia (10 min)
16.02 Service – Nolia (45 min)
16.47 Parc Fermé – Nolia

LÖRDAG 26 FEBRUARI

09.30 Omstart/service – Nolia (15 min)
10.21 SS 8 – Brattby 1 10,49 km
12.03 SS 9 – Örträsk 1 20,52 km
13.36 SS 10 – Långed 1 19,44 km
14.59 SS 11 – Umeå 1 (Live TV) 10,44 km
15.35 Målgång – Nolia

I SM-finalen 2021 använde Calle och Torbjörn en Rally4-Fiesta från italienska JME. Detta tack vare god hjälp av juniorvärldsmästaren Tom Kristensson.



SM-guld redan i första försöket

Redo för nya utmaningar

Med facit i hand blev 2021 som en saga för Calle Carlberg och hans pappa Torbjörn.

Fokus låg på den mycket intensiva SM-säsongen. Stort engagemang och hårt arbete krävdes för att komma till tävlingarna med förutsättningar att kunna vinna.

Stöttad av Torbjörn tog Calle väl vara på möjligheterna och körde till sig SM-guld redan i sin första stora satsning.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Förutom det monotona ljudet från en turboladdad trecylindrig motor var det tyst i bilen.

Sista lördagen i september visade sig Småland från sin bästa sida. Solen gjorde luften 17 grader varm och himlen var klarblå.

Calle Carlberg och hans kartläsande pappa Torbjörn sa inte ett ljud. Vi vet inte, men troligen satt båda och log.

Några minuter tidigare hade den vita Ford Fiesta Rally4:an korsat mållinjen på den intensiva SM-säsongens allra sista specialsträcka.

Fyra långa och välarrangerade tävlingar. 40 specialsträckor. Allt inom loppet av sex veckor. Tre mil transportsträcka in till slutmålet i Klevshult återstod.

Nu var det nästan klart. Carlberg skulle bara lunka in till målet för att där jubla över den korta karriärens första SM-guld.

Men trots leendet var Torbjörn

nervös. Oron gnagde allt mer i honom för varje kilometer de avverkade av transportsträckan. Vi återkommer till det.

SOM BARN var Calle inte särskilt road av rally. Fast det var Torbjörn. Han åkte kartläsare med alla möjliga förare. Mest med Fredrik Lundberg.

Calle hängde i alla fall med på det årliga besöket som åskådare vid Svenska Rallyt sedan han var sex år. Och ibland var han och såg pappa åka Novemberskolden.

– Men han lekte mest i skogen. Klättrade i träd och kastade kottar, minns Torbjörn.

I tonåren föddes ändå tanken på att prova Drivers Open. För att göra det behövdes en licens. Folk-racelicens fick duga. Lundberg ställde upp med en bil och Calle utrustades med en hjälm och en begagnad overall.

– Redan på första varvet i folkracedebuten insåg jag att

jag ville fortsätta med det här, berättar Calle.

Han körde några tävlingar, mest för att det var kul att sladda. Någon ambition eller tävlingsinstinkt märktes inte av. Men Torbjörn anade något.

– Vi delade bil i Drivers Open och jag insåg tidigt vad han kunde. I andra omgången slog han min tid och då förstod jag att den här lille pojken har talang.

Nu skulle pappa visa vad han kunde. Familjens extrabil fick slita ont när Torbjörn tog i ännu hårdare och satte bredsidan i en däcktrave.

Calle minns den där smällen.

– Airbagen löstes ut och det kändes som att vi hade rullat. Vet inte om jag lärde mig så mycket. Det var väl i folkrace som jag utvecklades som förare.

I SYFTE ATT vässa tekniken bakom ratten fick Calle nöja sig med standardmässiga bilar, ►



Hemma i verkstaden en bit utanför Jönköping finns vad som behövs för att både bygga och underhålla snabba tävlingsbilar. Här tillbringar Torbjörn (t.v.) mer tid än Calle.

Snabba fakta

CALLE CARLBERG

Född: 2000-07-09.

Bor: På landet utanför Jönköping (Falla Gård).

Familj: Mamma Titti, pappa Torbjörn, lillebror Olle.

Yrke: Rallyförare.

Hobby: Studerar till högskoleingenjör i Maskinteknik.

Klubb: Nässjö MK.

Kartläsare: Pappa Torbjörn Carlberg.

Typ av noter: Siffer (helst egenskrivna).

Musiksmak: Allt från AC/DC till Adele.

Läser: Helst inte noter.

På nätet kollar jag: Egna incarfilmer för att bli bättre.

Äter gärna: Spicy nuggets.

Dricker gärna: Champagne, helst på prisfallen.

Tre favoritprylar: Rallybil, SM-guld, rallylicens.

Tävlingsdebut: 2015 folktrace. 2016 rally.

Antal tävlingar: Gissningsvis 30 folktrace och 75 rally.

Favorittävling: Rally Blekinge.

Privatbil: BMW 320 med fler varningslampor än hästkrafter.

Sportslig framtidsdröm: Europeisk mästare, juniorvärldsmästare, världsmästare.

Styrka som förare: Gör sällan misstag, hög lägstaniå.

Kan jag bli bättre på som förare: Bli mer säker i regn, lera och nattkörning.

Sponsorer: Maskin Mekano, Swedol, ICA Lekeryd, Herok Akademin, Electrolux Home Husqvarna, Dina försäkringar, Kalmar Bilförmedling, Jarls Elservice, Pirelli, Apex, Höglandets Kompressorservice, Solberga Trä, AM Elteknik, Asecs.se, V-Timber, Jonas Schakt o Motor, ICA Nära Lundbergs, Gårdsman, Vroom gokart, Anderö murverk, Milab Entreprenad.

Snabba fakta

TORBJÖRN CARLBERG

Född: 1968-04-24.

Bor: På landet utanför Jönköping (Falla Gård).

Familj: Hustrun Titti och sönerna Calle och Olle.

Yrke: Ingenjör, projektledare.

Hobby: Rally och jakt.

Klubb: Nässjö MK.

Typ av noter: "Gubbnoter" förr, men bara siffer på senare år.

Musiksmak: Mycket blandad, 60-tal till senaste topplistorna.

Läser: Gärna svenska deckarförfattare.

På nätet kollar jag: Är aningen Blocketberoende.

Äter gärna: Pannbiff med lök, lingon och brunsås.

Tre favoritprylar: Trippmätare, pannlampa och mitt favorit 3/8-spärrhandtag.

Tävlingsdebut: Novemberskörden 1986 som kartläsare åt Fredrik Lundberg.

Antal tävlingar: Fler än 150. Flest i högerstolen. Något tiotal som förare, utan större framgång.

Favorittävling: Rally Blekinge.

Privatbil: För många enligt hustrun, kör mest en Ford Fiesta Van (rullande reservkaross).

Sportslig framtidsdröm: Vore kul att försöka vinna JWRC med Calle.

Styrka som co-driver: Lugn, jag brukar vara väl förberedd och ha koll.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Timingen är svårast att få perfekt.

Sponsorer: Gemensamma med Calle.

men med bra bromsar och väghållning.

– Han kunde aldrig ta starterna, men han lärde sig köra bil, menar Torbjörn.

Andra juniorsäsongen kom första A-finalsegern.

– Då vände allt för mig. Efter det var det bara att vinna som gällde, förklarar Calle.

Men att meka med grejerna gillade han inte då, och gör inte nu heller för den delen. Pappa fick dra ett tungt lass. Inte minst när det började gå bra och de ständigt blev av med sina bilar på anbud.

– Jag tyckte ju att det var kul att ha ordning på bilen. Och det blir ju svårt när man blir av med den hela tiden. Så jag ledsnade lite på allt skruvande.

I samma veva provade Calle en folkracesprint. Han vann juniorklassen stort och hans tid räckte för att matcha de snabbaste seniorerna.

Torbjörn tyckte att sonen skulle prova Ungdomsrally. Egentligen nöjde sig Calle med folkrace. Men när pappa köpt en billig Grupp E-Audi testade han så klart.

Bilen var inte alls konkurrenskraftig men Calle var van att åka med enklare grejer och lärde sig utnyttja bilen maximalt.

HAN KÖRDE tre rallyn 2016 och året därpå blev det både folkrace och rally. Kul, men ohållbart för Torbjörn som skulle hålla igång alla bilar.

Calle började uppskatta rally alltmer.

– Det var häftigt. Och skönt att få bestämma själv vad jag skulle göra med bilen utan att bli knuffad. Jag kände att folkrace mer var som "ett tärningskast" där allt kunde hända.

Unge Carlberg gjorde vad han kunde med Audin. Men de snabbaste ungdomsförarna, som Victor Hansen och Tim Lagerstam, hängde han inte med.

Inför 2018 byggde Torbjörn en Volvo 940 Grupp F. Det som skulle bli ett budgetbygge var helt plötsligt "extra allt".

Första tävlingen med den bilen var på vintervägar i Skutskär i början av mars 2018.

– Vi fick inga tider under dagen och hade ingen aning om hur fort vi kört. Men vid mål visade det sig att vi vunnit mot Kalle Gustafsson och de andra fortåkarna där, säger Calle och ler brett.

Nu fick han åter känslan att det bara är vinna som gäller. Hela den säsongen blev mycket lyckad. Förutom 2021 rankar Calle 2018 som sitt bästa år i rally.

– Det var tufft motstånd mot förare som Jacob Johannesson, Tim Lagerstam och Emil Friman. Men vi fick inte stryk på många sträckor.

Torbjörn menar att deras period i Ungdomsrally var fantastisk. Något han önskar att alla får uppleva.

– Man är ett och samma gäng som träffas varje helg, har skitkul, kör rally och tävlar mot varandra. Men aldrig något gnäll.

Framgångarna gjorde att tankarna på R2 föddes. Men ekonomiskt var det inte möjligt att skaffa en sådan bil.

– Våra pengar räckte till en Suzuki. Fast vi hade nog inte riktigt kunskapen att ställa in den bilen helt rätt. Dessutom strulade den en del, minns Torbjörn.

Trots det började Calle ta klasssegrar. Andra tävlingen med Suzukin var Vinterpokalen i Sandviken i februari 2019. Den ingick i 1300 RallyCup och lockade 14 startande. Lotsad av Torbjörn var Calle snabbast av alla "Sukka-förare" med 30 sekunders marginal.

– Vi ledde cupen halva säsongen. Då började det maskinella krångla. I en tävling gick kamaxeln av ...

Då dammade de av den krångelfria 940:n och glädjen kom tillbaka.

ATT HOPPA mellan olika bilar lärde sig Carlberg som junior i folkrace. Därför tycker han inte det är svårt att växla mellan FWD och RWD, eller att byta mellan R2

Torbjörn beskriver Calles körstil som lugn, städad, mitt på vägen och ändå snabb. Fast ibland unnar sig den unge talangen att utnyttja mer än idealspåret.

FOTO: MIKAEL JOHANSSON

"Jag behöver ingen beskrivning av vad som ligger i vägkanten, bara veta att jag inte ska köra på det."

med sugmotor och Rally4 med turbomotor.

Säsongen 2019 hade ambitionsnivån höjts. Familjen Carlberg startade upp en firma för att driva satsningen seriöst. Mamma Titti blev ekonomiansvarig, Calle tog tag i sponsorbiten och Torbjörn administrerar, planerar och skruvar.

Det var också 2019 som Calle, nu med C-licens, fick börja använda arrangörsnoter. Han gjorde SM-debut i South Swedish Rally och då provade de att skriva egna noter. Men fick inte till det.

Desto bättre gick det på hösten då de körde SM-finalen Rally Blekinge i inbjudningsklass, med Volvo 940:n.

Där laddade Calle så pass att de vann klassen och blev 24:a totalt i SM-tävlingen!

De båda har pratat med flera rutinerade förare och kartläsare för att lära sig så mycket som möjligt om noter. Dessutom har de lagt en hel del tid på att skriva noter på vägar i hemtrakten. Ett billigt och enkelt sätt att utvecklas.

– När jag pratade med Tom Kristensson förstod jag att proffsen är flera nivåer högre än mig på att skapa noter. Tror det är bra att bli "nedtagen på jorden" emellanåt, konstaterar Calle som numer har svårt att åka på arrangörsnoter.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Audi 80 Grupp E, Ungdomsrally i Simrishamnsmixen 2017.



Volvo 940 Grupp F, Ungdomsrally i Novemberskölden 2018.



– Jag gör fartnoter. Skriver inte hur mycket det svänger, utan graderar beroende på vilken linje jag ska ha och hur svängen ser ut. Skriver inte heller "sten inner" utan "don't". Jag behöver ingen beskrivning av vad som ligger i vägkanten, bara veta att jag inte ska köra på det.

Ett annat ord i Calles noter är "sen-tidig". Han skrattar först när han ska förklara det.

– En sväng som kommer sent på men att jag ska gå in tidigt i den.

Samtidigt har Torbjörn utvecklats som co-driver. Dels vad gäller timing. Men inte minst hur han skriver noterna.

– Jag försöker skriva så tydligt det går redan på reccen. Och lämnar någon tomrad ibland, för att slippa sitta och renskriva halva nätterna. Det är viktigt att få sömn och mat även under en tävlingshelg.

SÄSONGEN 2021 hade Carlbergs bestämt sig för att köra hela SM-serien med den R2-Fiesta de rattade under 2020.

– Med den bilen visste vi att vi inte skulle kunna hänga med de modernare Rally4-bilarna. Tanken var att lära mig så mycket som möjligt, resonerar Calle.

En kväll satt han hemma på verandan och anmälde sig till

"Mästarmötet" i Älmhult i mitten av juni. Han hyrde en Rally4-Fiesta för att känna på en sådan och Maja Bengtsson klev ner i co-driverstolen.

Duon vann tävlingen och Calle fick mersmak av bilmodellen. Men han hade inte råd att köpa en sådan. I stället hyrdes en Rally4-Fiesta till SM-premiären i Kil.

– Vi hade ingen kraschbudget, hade inte ens råd att köra sönder en bärarm.

Det gick över förväntan. Klass-seger.

– Så häftigt! Men Albin Nordh och Adam Westlund bröt. Så jag visste egentligen inte om jag var lika snabb som dem.

Det fick han dock kvitto på i South Swedish Rally två veckor senare. Där blev Calle tvåa efter Victor Hansen.

– Men jag var helt knäckt! Vi tappade på första sträckan, jobbade ikapp och ledde inför sista. Det hade varit så jämnt hela dagen så jag trodde jag kunde släppa av lite. Då tappade vi nio sekunder till Hansen. Jag kände mig helt förstörd.

Så här efteråt menar Calle att det ännu en gång var bra att tas ner på jorden. Att rent psykologiskt inte sväva iväg och tro att han är överlägsen.

Två veckor återstod till Snapphanerallyt i Hässleholm. ►



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Suzuki Swift, Otrimmat 2WD i South Swedish Rally 2019.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Ford Fiesta R2, Otrimmat 2WD i East Sweden Rally 2020.

Massor av jobb för att dra in nya pengar för att hyra Rally4-Fiestan en tredje gång.

NÄR CARLBERG kom till Hässleholm var han mer laddad än någonsin.

– Victor hade visat en ny nivå i SSR. Nu kände jag att jag måste visa en ännu högre nivå.

Här fungerade bilen, körningen och notläsningen klockrent. Calle vann och tog maximal Power Stage-poäng. Men det kanske bästa av allt. Han blev sjua totalt! Han var med 18 sekunders marginal snabbaste 2WD-bil i hela tävlingen!

Det hade han inte tid att njuta av.

Två veckor återstod till SM-finalen Skilling 500 med start och mål i Klevshult. Calle ledde SM-tabellen i Internationella 2WD med tre poäng före Hansen. Bara de två hade chans på guld.

Ännu en gång skulle både pengar och bil jagas fram på kort tid. Då dök oväntad hjälp upp när juniorvärldsmästaren och WRC2-satsande Tom Kristensson ringde.

Calle hade haft kontakt med honom under större delen av säsongen. Nu skulle även Tom köra Skilling 500. Han hyrde R5-bil och mekaniker från italienska JME-stallet. Och om Calle ville, skulle Tom ordna så de även tog med en Rally4-Fiesta till Sverige.

Familjen Carlberg trodde inte sina öron. Kristensson krattade även inför Calles kontakt med sponsorer inför finalen.

– Jättestort att göra som Tom gjorde. Det är inte många i Sverige som stöttar en junior på det viset. Dessutom mitt under en säsong som var besvärlig för honom själv.

CALLE VAR nervös inför Skilling 500. Nu kände han press att leverera och ta SM-guldet. Dessutom skulle han behöva putsa av sina engelskakunskaper för att kunna föra dialog med teamets mekaniker.

De fick inte möjlighet att provköra bilen före tävlingen. Och det var synd. På väg ut till första sträckan gick den inte som den skulle.

– Vi stannade och startade om bilen. Hittade inga fel. Då stannade Albin Nordh och gick igenom bilens menyer och tittade under huven. Han har ju erfarenhet av vad som kan krångla med en sådan här bil. Men han hittade inget heller. Stort av honom att vilja hjälpa, trots att vi är stenhårda konkurrenter.

Carlberg tog sig igenom fredagens fyra mörkersträckor med en bil som inte gick perfekt. Dessutom fungerade inte kupéfläkten vilket gjorde att rutan immade igen.

Calle var vansinnig. Torbjörn lugnade honom på väg tillbaka mot service.

– Där uppträdde Calle som ett fullfjädrat proffs. Han var lugn, gick fram till teamchefen och förklarade vad som inte fungerade och frågade om de kunde fixa det. Sedan gjorde mekanikerna ett jättejobb.

En tätning i insprutningen byttes, kupéfläkten fick nytt liv och växellådan byttes. Bland annat.

– När jag tänker på det blir jag rörd. Både över Calles professionella agerande och hur häftigt det var att se ett sådant team jobba med bilen, säger Torbjörn.

Under lördagen fungerade bilen tillfredsställande. Men ett fjäderben vek sig oförklarligt och nu gick Calle bara in för att ta sig i mål för att säkra guldmedaljen.

EFTER SM-SEGERN vill unge Carlberg vidare i karriären. Helst utomlands. Men det kostar stora summor att köra EM eller JVM. Ett annat alternativ är att fortsätta i SM, men i en annan bil och bilklass.

Torbjörn har sagt att han är redo att kliva ur bilen, men det är inte lätt att hitta en skicklig kartläsare som ägnar sig till 100 procent åt satsningen.

– Jag vill inte göra något halvdant och jag hatar att förlora. Därför gör jag allt jag kan för att undvika det. Och jag vill att min kartläsare ska agera likadant, menar Calle.

Men Torbjörn är inte svårövertalad att läsa vidare, om det skulle vara så.

– Det skulle vara kul att vinna EM med Calle, säger han och skrattar.

De båda trivs väldigt bra ihop. Trots far/son-relationen och allt adrenalin som frodas i tävlings-situationer hävdar de att de aldrig varit oense i rallybilen. Däremot kan de ha olika åsikter vad gäller annat. Men ur sådana diskussioner kommer nästan alltid något gott.

Vi hoppar tillbaka till den där vackra lördagseftermiddagen utanför Klevshult. SM-säsongens allra sista transportsträcka.

Calle och Torbjörn satt tysta och försökte ta in den sköna känslan av att ha kört till sig sina första SM-guld. Både i klassen Internationella 2WD och i Junior-SM.

Men Torbjörn var nervös.

– Bensinen i bilen höll på att ta slut. Vi hade tre mil att åka och mina instrument visade att vi inte hade mer än drygt tre liter soppa kvar.

Desto bättre räckte den sista slatten för att ta ekipaget till slutmålet i Klevshult. Då slappnade Torbjörn av. Nu kunde han och sonen Calle fira det lilla familjeteamets gemensamma SM-succé. ●



”Jag vill inte göra något halvdant och jag hatar att förlora. Därför gör jag allt jag kan för att undvika det.”



För Calle har det varit en trygghet att ha fått stöd och mycket hjälp av pappa Torbjörn på väg upp i karriären. Både i och utanför bilen. Tillsammans drar de ett stort lass för att genomföra rallysatsningen. Och de har, som så många andra, fått erfara att inget kommer ”gratis” ens efter ett färskt SM-guld.



Far och son Carlberg hävdar att de aldrig är oense i tävlingsbilen. Men utanför bilen råder ibland delade meningar.



TRACTIVE
motorsport transmissions

Drivaxel Volvo 240, 940 HT

Diffrential Volvo 1031 HT

RD905

Sekventiell växellåda, rampdiff och drivaxlar

Utrusta din Volvo med Tractives RD905 växellåda, rampdiff och nytillverkade drivaxlar för Volvo 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen, passar ej standard diff. Utformad för standard hjullager och pinnbultar.

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Vänligen notera att produktbilderna ej är i proportion till varandra



Nystart för "Mäster"

Vintern 1982 inledde Stig Blomqvist det samarbete med Audi som två år senare skulle föra honom till VM-titeln i rally.

Efter uppvärmning med ett par SM-starter var det dags för Svenska Rallyt. Där vann Stig, som vanligt med Björn "Kapten" Cederberg vid noterna, sin första VM-delseger med det tyska märket – men först efter åtskillig dramatik.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Stig Blomqvist hade redan under mer än tio år med Saab-stallet varit världsstjärna på rallyvägarna. På meritlistan hade han segrar i bland annat finska Jyväskylä, brittiska RAC och fem triumfer i Svenska. Men Saab tävlade med begränsade resurser och Stig fick aldrig chansen till full EM/VM-satsning.

Säsongen 1982, när Saab helt avvecklat sin tävlingsavdelning,

öppnade sig en ny möjlighet för den 35-årige örebroaren – med Audis svenska importör VAG. Där basade motorsportintresserade Sigward Andersson för pr-avdelningen. Sigward som för övrigt även var expertkommentator på SVT – en föregångare till Jonas Kruse – fixade fram en fabrikspreparerad Quattro och sydde ihop ett sponsorpaket för Stig att köra i SM-serien, där bland annat Svenska Rallyt ingick.



FÖR 30 ÅR SEDAN

● **EFFEKTIVT SPÄRVAL** visar Jörgen Jonasson i sin VW Golf GTI prov på i 1992 års andra JSM-rond, LBC-Ruschen i Lima. Vännäs-föraren, som här genar över en hård snövallskant, hade i premiärronden i Hofors lättat på gasen lite för tidigt och tappat segern till Golf-kollegan Roger Berglund. Nu var det däremot inget snack om vem som skulle ta hem duellen, i synnerhet sedan Roger snabbbrullat och kunde vara nöjd med att ändå bärga andraplatsen. Jörgen brukar lotsas av kusinen Nicklas Jonasson. Men om det är han i högersitsen på bilden förtäljer inte programbladet.

FÖR 20 ÅR SEDAN

● **INEFFEKTIVT SPÄRVAL** gjorde Laxå MK:s B-förare Tom Carlsson i målsvängen på SS 1 i Z-trofén i Stugun, andra deltävlingen i Supermästerskapet 2002. Tom genade för hårt i snövallskanten och vips låg 240-Volvon på taket. Hjälpande händer fick snabbt ekipaget på hjulen igen. Men på sista sträckan var det dags för ny snövalsvisit och slutresultatet blev en klar jumboplats i klassen.

Till höger i bakgrunden skymtar för övrigt BilSport-Börsens redaktör Mikael Johansson, på plats för att göra ett av den då nya tidningens första "Månadens tävling"-reportage.





FÖR 40 ÅR SEDAN

● **SVENSKA RALLYT 1982** började för Stig Blomqvist/Björn Cederberg med elstrul i Audi Quattron på SS 1, där de parkerade i ett vägbyte (ovan). Det verkade färdigkört, men stannade vid ett treminutersstopp sedan Stig mekat med kabelhärvan under instrumentbrädan. Därefter var ekipaget klart snabbast och så småningom välförtjänta segrare (nedan).



Blomqvist

En stark insats i VM-konkurrensen i Svenska Rallyt borde dessutom kunna bädda för spännande utlandsstarter.

SM-SÄSONGEN hade Stig inlett med klar ledning på hemmavägarna i Bergslagsrallyt – till sista sträckan där han åkt ikapp Ola Strömberg och körde av i snöröken. Med vinst i andra rondan – Rally Gävle – toppade Stig dock SM-tabellen i värsting-

klassen Special inför Svenska Rallyt.

Där väntade man nu att Stig även skulle ge Audis fabriksduo Hannu Mikkola-Michèle Mouton en match om totalsegern. Men den fighten dog redan på SS 1, där Stig och "Kapten" Cederberg blev stående nära tre minuter med ett elfel.

Sedan blev det dock åka av, idel sträcksegrar och avancemang från 113:e till fjärde plats före första nattuppehållet. Nästa

dag fortsatte Stig avancemanget och var tvåa efter Mikkola med Mouton på tredje plats.

Sista morgonen valde Mikkola, till skillnad från Stig, korta dubbutstick för rallyts "killer" – Häljebyn-Stömne. Inne på 47-kilometerssträckan såg finnen så småningom Stigs ljus närma sig i backspegeln. Audi hade redan givit de båda order om "fight upphör", men finnen blev möjligen ändå stressad, tappade

koncentrationen och for av vägen. Medan Stig smet förbi utan problem brakade sedan Mouton av i samma kurva. Inga stallorder hindrade nu Stig och Kapten att köra till seger efter bästa tid på totalt 16 av de 23 sträckorna.

Regerande världsmästaren Ari Vatanen, nu utan fabriksstits, knep andraplatsen i en Ford Escort RS1800 före Walter Röhrl, Opel Ascona 400, Per Eklund, Saab 99 Turbo och Mouton. ●



FÖR 15 ÅR SEDAN

● **REDO ATT TA ÖVER** pappa Mats Ohlssons gamla SM-vinnarbil var 20-årige sonen Mattias inför rallycrosssäsongen 2007. Men 240-Volvon hade stått orörd i racebussen hemma på tomten i tio år. Mats och Mattias uppdaterade den säkerhetsmässigt, Timo servade motorn och så gjorde Mats ett par inhopps i Svealandscupen 2006.

Mattias hade i tonåren gått skidgymnasiet och satsat mot en elitkarriär, men inte nått fram och ville pröva på bilsporten i stället. Förartalang fanns och så småningom blev det både silver och guld i SM, dock inte med 240:n som pensionerats till förmån för en BMW M3.

FÖR 10 ÅR SEDAN

● **HYLLAD PÅ** Bilsportgalan 2012 blev bland andra Robin Hansson, Bilsport Award-vinnare såsom Årets Kartingförare 2011 efter fina internationella meriter. Några år senare hade Robin tagit steget till JSM i Formel Renault 1,6 och har därefter gjort framgångsrik karriär i Porsche Carrera Cup.



Med dämpare som yrke

”Jag gillar inte vanliga dagar”

Efter många år som bilmekaniker med egen verkstad ledsnade Kristian Johansson. Han behövde nya utmaningar.

I samma veva behövde Öhlins utöka sitt nät av servicecenter. Det passade som hand i handske för Johansson som tog vara på möjligheten att ha sin hobby som yrke.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)



Med rutinerade händer renoverar Kristian Johansson stötdämpare och gör sedan justeringar och inställningar.

Kristian Johansson kände att den berömda väggen började närma sig. Han hade drivit bilverkstad i nästan 15 år. I sju år var han dessutom delägare i ytterligare en verkstad.

Som om inte det räckte har han kört rally i tre decennier, varav på SM-nivå sedan 2008. Lägg därtill privatlivet som husägare och familjefar.

– Ja, det började bli lite mycket. Jag hade tappat glädjen med företagandet och kände att jag behövde göra något annat.

Precis då blev han kontaktad av Öhlins. De behövde ett servicecenter i södra Sverige och frågade Kristian om han tyckte det kunde vara intressant.

– Han hade inte ens avslutat meningen förrän jag svarade, "Jajamän, jag tar det!"

Det har gått tre år sedan samtalet. Johansson åkte upp till Öhlins på utbildning och körde igång direkt. Han hade ju redan en verkstadslokal.

Att just Kristian fick frågan var inte en slump. Han har ju kört rally på hög nivå i många år, och i en mängd olika bilar.

– Ända sedan jag åkte Mitsubishi Evo X för tio år sedan har jag samarbetat med Öhlins. Jag har gjort många tester tillsammans med dem. Bland annat var jag med och testade TPX-benen när de kom.

Som rallyförare är han välkänd i Sverige för såväl sitt flitiga tävlande som höga tempo och att han brukar ha bra ordning på materialet. Det gjorde att kunderna snabbt hittade till Johanssons verkstad i Svaneholm söder om Borås.

MEN SÅ FORT han börjat få fart på ruljansen kom det en pandemi och ställde allt på ända.

– När det inte arrangerades tävlingar så kom det inga kunder heller.

Då nappade Kristian på ett erbjudande från Lasse "Stinsen" Larsson, på Skogstransporter i Svenljunga AB, om att köra lastbil ett par tre dagar i veckan. Så har vardagen sett ut fram tills nu,

när tävlingarna äntligen börjat komma igång igen.

Under samtalet märks det att företagaren trivs med livet. Han får jobba med sin hobby och kan lägga upp sitt schema så som det passar honom.

– Det är väldigt motiverande att jobba med stötdämpare och ha god support från ett så stort företag som Öhlins. Ingen dag är den andra lik och det passar mig eftersom jag inte gillar vanliga dagar.

Han åtar sig inte bara jobb med tävlingsbilar av alla slag, utan även motorcyklar och prestandabilar för gatan.

– Mc-dämpare är byggda efter samma princip som till bilar. Men färre delar att skruva isär.

Kristian får många kunder hänvisade till sig. Dessutom sprider sig ryktet om hans erfarenhet vilket skapar viktiga nätverk.

Produkterna har mycket gott anseende, men är inte billiga. Kunderna förväntar sig både kvalitet och god service.

– Därför har jag bland annat köpt in en mängd verktyg för att kunna utföra bästa möjliga jobb. Till exempel en riktigt bra stötdämpardyno. Man brukar ju säga "att mäta är att veta", säger han och ser finurlig ut.

ETT FLERTAL rallyförare och team har också konsulterat KJM Service till tester mellan tävlingar. Inte heller här lämnar Kristian något åt slumpen.

– Inför ett test brukar jag titta på, och analysera, filmer från den jag ska testa med. På plats kollar jag bilen, mäter, studerar inställningar och vilken setup de har. Oftast står jag i skogen och tittar när de kör, men ibland åker jag med också.

Långt ifrån alla är duktiga på att beskriva hur bilen betar sig. Då får Johansson vara lite detektiv för att ta reda på vad föraren menar och vill.

– Om någon säger "det sladdar, eller bilen understyr, vad ska jag göra?", det är ungefär som att fråga "hur långt är ett snöre?"

– Var understyr det? In i svängen eller ut ur svängen? ➤



Det behövs många specialverktyg för att jobba professionellt med stötdämpare. Kristian har god ordning på prylarna.

► Dessutom måste man veta att om man till exempel börjar skruva på dämparna fram, så påverkar det samtidigt någon annan inställning av bilen. Det är väldigt komplext.

Kristian säger att en förare som kör en testväg måste lära sig att tänka vad han/hon gjorde? Och varför? Hur betedde bilen sig?

Det är viktigt att föra protokoll över konkreta siffror som inställningar, men också över den personliga känslan bakom ratten.

– Kör du samma testväg om och om igen lär du dig snabbt att kompensera om det till exempel understyr i en och samma sväng. Du börjar styra in tidigare i stället för att söka rätt inställningar.

ÄVEN KARTLÄSAREN kan i allra högsta grad vara behjälplig med att studera sin förare och föra protokoll över hur denne reagerar och hur han eller hon kör under testet.

– Efter ett test brukar de allra flesta vara belåtna och säga att de har lärt sig en hel del.

Kristian berättar att han jobbar mycket med bilens "ride height".

– Det påverkar enormt hur bilen beter sig. Många har sina bilar alldeles för låga och då fjädrar det inte tillräckligt. Går bilen på "bumpgummina" hela tiden spelar det ju ingen roll vad jag gör med dämparna.

– Har du möjlighet ska du ha en referensväg och en testväg. Åk referensvägen en eller två gånger. Sedan nöter du på testvägen tills du tycker du hittat rätt inställningar. Åk sedan tillbaka till referensvägen och klocka din körning. Då får du ett kvitto på om du är på rätt väg.

Ett annat tips som Kristian vill ge är att varva tester med mindre tävlingar. Och att ta sig tid att analysera sig själva, sin körning och hur bilen har burit sig åt.

– Man måste åka tills man är "varm i bilen" och känner till den. Att komma till ett test och börja laborera med inställningar på en bil man knappt kört är meningslöst.

Vi går ett varv i verkstaden. Kristian visar Laba7-dynon som han köpte i somras.

– Den är dyr, men nästan ovärderlig i mitt jobb. Här får jag veta mycket om stötdämparen. Hårdhet, skick och karaktär. Du kan jämföra det med att köra en motor i bromsbänk. Innan du har gjort det har du ingen aning om vad motorn levererar.

– Sedan är det ju så att det är inget som säger att ett dämparvärde är bra eller dåligt. Det beror ju på var den ska sitta. Bana eller rally? Vad har den för fjäder? Vad väger bilen?

Han poängterar att man bör renovera sina tävlingsdämpare regelbundet. Minst en gång om året. Det blir billigare i längden, istället för att köra helt slut på dem.

– Ett framben tar fyra-fem timmar för mig. Jag tvättar, tar isär, rengör, går igenom allt, byter slitdelar och monterar ihop.

HAN BYTER INGET för sakens skull. Men inspekterar varje del i dämparen noga.

I noggrant uppmärksatta lådor finns gott om reservdelar och slitdelar till stötdämpare. Förutom dynon och alla handverktyg har Kristian en rejäl svarv, en fräsmaskin och en gammal hederlig verkstadspress. Allt för att göra ett så bra jobb som möjligt, men även för att kunna tillverka vissa delar vid behov.

Det är trångt om saligheten. Men om något år räknar Johansson med att flytta KJM Service från lokalerna i Svaneholm till en nybyggd verkstad.

– Då blir det ett större rum med fler arbetsbänkar för stötdämpargrejerna. Det krävs mycket yta för att hålla på med det här och det måste vara rent och fräscht när man plockar isär dämparna.

Ingen tvekan om att han har hittat tillbaka till glädjen med företagandet. Om pandemin håller sig borta och tävlingar kan arrangeras, får Kristian både kunder och goda möjligheter att tävla själv. För den egna hjälmen har han absolut inte lagt på hyllan. ●



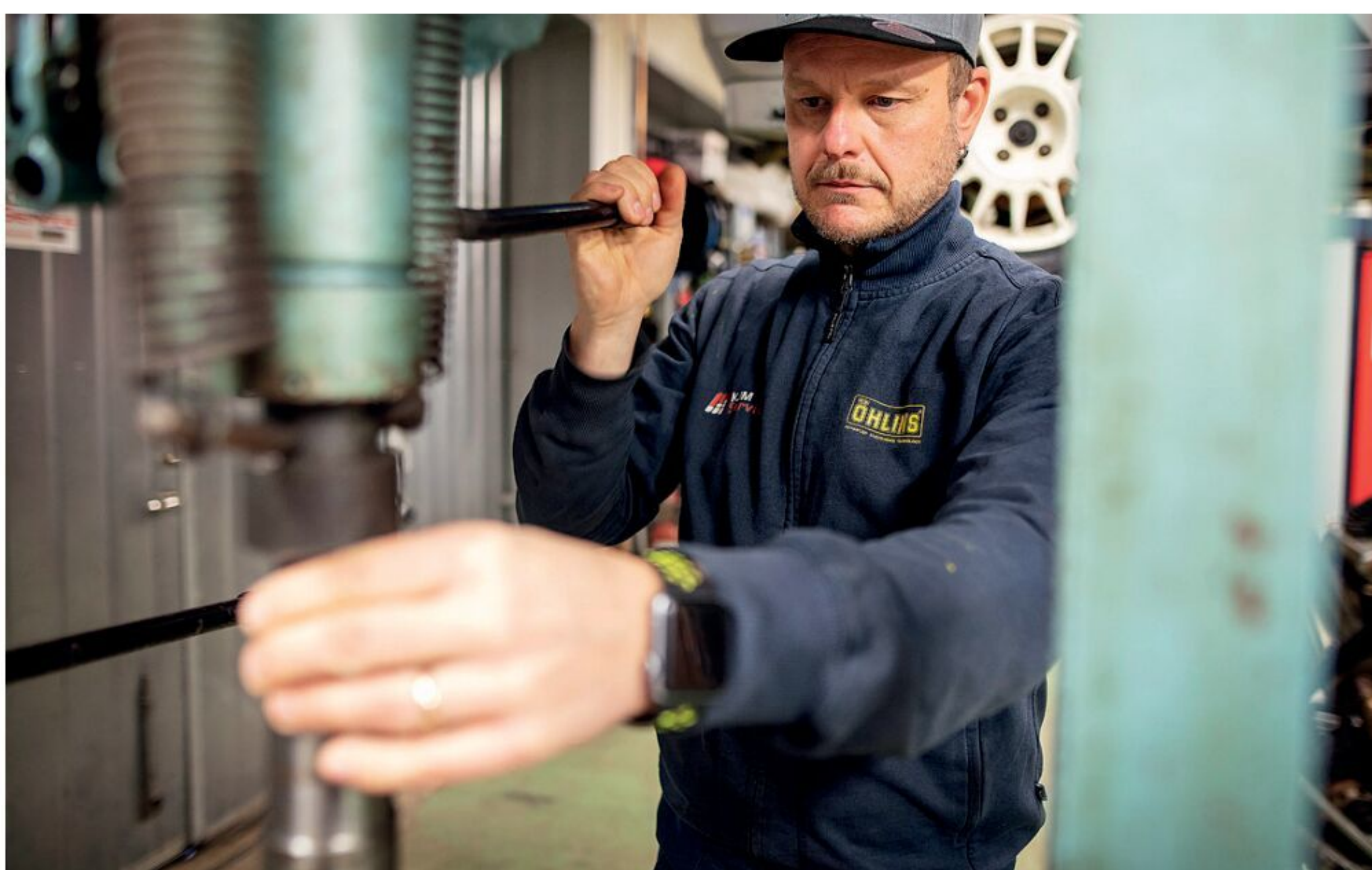
Bakom Kristian står den nya Laba7-dynon. På datorn får han fram grafer över stötdämparna som körs i dynon. Bakom dynon skymtar svarven där han svarvar av kolvstänger och skapar distanser. Funkar dessutom att svarva bromsskivor med.



En isärplockad TPX-dämpare. Varje detalj rengörs och inspekteras noga. Vid behov byts slitdelar ut.



Slitna shims som ligger närmast kolven tätar inte riktigt. De flesta märker inte detta, men det blir en förändring till det sämre.



Efter att ha lagt lite lim på bussningarna använder Kristian en verkstadspress för att montera dem i ytterröret.

ALBINSSON & SJÖBERG I SAMARBETE MED ELMIA PRESENTERAR
NORRA EUROPAS STÖRSTA BIL- OCH MC-SHOW!

**BILSPORT
PERFORMANCE
SHOW**

**CUSTOM
MOTOR SHOW**

PÅSKEN 2022

15-18 APRIL | ELMIA JÖNKÖPING

#BPCMS

BOKA MONTER

Ta chansen att träffa
77.454* motorentusiaster!

**KONTAKTA OSS
REDAN IDAG!**

Gå in på vår hemsida
custommotorshow.se för
mer information, priser
och kontaktuppgifter.

* Genomsnittlig besöksiffra de senaste tio åren.



WWW.CUSTOMMOTORSHOW.SE

 FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK



Greger Petersson

– i motorsportens tjänst

Han har drivit upp ett framgångsrikt familjeföretag inom trävaruhandeln och varit delaktig i Halmstads största fastighetsaffär. Ändå är det inom motorsporten som Greger Petersson har funnit livets röda tråd. En av Racingsveriges mest betydelsefulla doldisar fyllde 70 år i höstas.

AV MATTIAS PERSSON (TEXT), PRIVAT (FOTO)

På Spikgatan 15 i Halmstad delar Fastighetsstaden AB adress med WestCoast Racing. Den gemensamma nämnaren heter Greger Petersson: en strävsam entreprenör som i decennier verkat både i och utanför rampljuset – och som alltid haft ett finger med i spelet i depån.

Han har varit racerförare och mentor. Ordförande i SBF, ägare av STCC, generalagent och förhandlare. Rättighetsinnehavare, teamchef och bilsamlare – till och med kunglig lots.

Hur började egentligen allt det här? Hur blev en liten västkustpojke en av de mest inflytelserika personerna genom tiderna i svensk motorsport?

Svaret finner vi i en kiosk i Lasarettbacken i Halmstad, omkring 1963.

– Jag var 12-13 år, och mina föräldrar var så pass vänliga att min veckopeng räckte till att köpa både hundra ettöresnallar (som dagens skumbilar), och tidningen Illustrerad Motorsport. Jag tror att den kostade två kronor. Där väcktes mitt intresse

för bilar och racing, minns en nostalgisk Greger Petersson.

INKÖRSPORTEN till det som skulle komma att prägla resten av hans liv blev spårbunden miniracing, där Petersson kammade hem medaljer i både SM och NM i mitten av 60-talet.

Därefter kom moppeåldern, och strax efter det körkort. Snart var Greger ordförande i lokala Halmstad Automobilklubb och 1970 tog han tävlingslicens under överinseende av Växjöprofilen Gillis Kjellsson – en upplevelse som stannat kvar i minnet.

– Han körde i trätofflor och med ena armen ut genom sidorutan, och så hade han mig i högersätet och två andra förväntansfulla i baksätet. Han skjutsade oss runt Falkenberg och berättade vilka spår man skulle ha. Jag var dödsförskräckt – han

körde otroligt mycket fortare än jag trodde att man kunde göra. Jag undrade faktiskt om det här egentligen var något för mig, men efter hand lärde man sig.

Efter att snabbt ha avfärdat alla tankar på en rallykarriär ("jag körde av vägen varje gång") landade Petersson i slutsatsen att racing var hans rätta element.

SM-DEBUTEN skedde i Västkustloppet 1970 med en inhyrd dansk Fiat Abarth i Grupp 2, för bilar under 1300cc. Petersson blev tvåa i B-finalen, bakom Karl-Erik Rydberg. Med i samma lopp fanns också Växjö's Christer Johansson, som ett par år senare blev Peterssons stallkamrat i legendariska Comfort Racing. De båda har följts åt genom livet sedan dess och tillsammans utträttat otaliga stordåd för svensk racing (de flesta av dem, oförtjänt, i det tysta).



Att förena nytta med nöje. Petersson poserar framför familjeföretaget Halmstad Trä våren 1983. De båda Volvo-bilarna körde han framgångsrikt i Volvo Cup respektive Grupp A, där han också blev skandinavisk mästare samma säsong.

ut av tävlingskassören efter varje tävling. Vi fick alltså betalt för att ställa upp, och prispengar på det. Det var inte tal om några startavgifter!

DEN FÖRSTA RIKTIGA segern kom i SSK på Anderstorp 1975.

– Jag glömmer aldrig hur glad jag var när jag korsade mållinjen först av alla för första gången. Jag hade kapat taket på en hundkoja, amatörmässigt, för att få mindre luftmotstånd. Det var ungefär så långt fram vi låg med tekniken på den tiden.

Det som följer sen är en epok som Greger Petersson uppenbart vurmar för: Super Star (föregångaren till Camaro Cup och det som idag är V8 Thunder Cars).

– Det var en era då svensk motorsport var otroligt populär. Vi gjorde många internationella utflykter till Zolder, Diepholz, Zandvoort ... Vi hade flera Formel 1-förare som var med och körde – jag lånade ut en bil till Keke Rosberg när vi var i Finland, bland annat. 25 bilar i fältet, sex-sju race per år och en enorm uppståndelse. Det var den självklara huvudklassen och en otroligt kul tid.

Samtidigt blev Petersson vice ordförande i Sveriges Aktiva Racerförarens Förening, SARF, 1973.

– Det var en förening för elitförarna i svensk racing, bildad av Anders Josefsson och Picko Troberg och några till. Jag minns att det var en stor heder när jag blev medlem där 1972. Vi fick startersättning som vi hämtade



FOTO: STEFAN BOMAN

Greger Petersson tilldelades hedersbetygelsen Bilsport Special Award för sina insatser i motorsportens tjänst vid Bilsportgalan 2017.

Parallellt med sitt eget tävlande får Petersson upp ögonen för en annan Halmstad-ättling, Anders Olofsson. Han tar sig an rollen som mentor och följer Olofssons framgångar i Formel 3, hela vägen upp till det beryktade tillfället då han – på en båt i Monte Carlo – tackar nej till ett Formel 1-erbjudande från Walter Wolf.

PETERSSONS EGEN förarkarriär når sin höjdpunkt – enligt egen utsago – när han blir skandinavisk mästare i Grupp A (standardvagn) 1983 och därefter

värvas till Volvos EM-team 1984.

Han sitter för det mesta bakom ratten, men den största framgången når han faktiskt under en helg som tillförordnad teamchef. Tillsammans med Mats "Lillen" Magnusson orkestrerar han Volvos första internationella seger i EM-tävlingen på belgiska Zolder hösten 1984. Bilen, den klassiska 240 Turbo, körs av Ulf Granberg och Robert L. Kvist.

– Det är nog den roligaste tiden. Vi tävlade mot stora team över hela Europa. Jag lärde mig otroligt mycket där, inte minst i den rollen jag hade sporadiskt som teamchef.

Vid 35 års ålder, och på toppen av sin sportsliga karriär, väljer Greger Petersson 1986 att skifta fokus i livet.

– Vi fick barn, och samtidigt dog min far. Jag blev tvungen att fokusera totalt på (familjeföretaget) Halmstad Trä. Det fanns ingen tid till racing och jag hade ingen lust heller faktiskt.

MED HJÄLMEN lagd på hyllan börjar Petersson i stället lägga fundamentet till vad som idag är en minst sagt imponerande bilsamling. I början av 2000-talet köper han bland annat loss alla kvarlevor efter Volvos BTCC- ➤

äventyr, komplett med nio bilar. Det är dock en av bilarna han inte lyckades förvärva som kommer allra snabbast på tal.

– Jag misslyckades med att köpa en Tyrrell sexhjulig. Det var nära, men jag hade inte riktigt pengar till det där och då ...

Det är på 1990-talet som Greger Petersson på allvar tar steget över "på andra sidan", och byter ratt och pedaler mot depåmur och radiokåpor. Genom den egna firman Sportpromotion får han i uppdrag att driva en bil åt tennisesset Hans Simonsson, som just vunnit den stora nationella uttagningstävlingen Grand Prix Challenge, i Formel Ford och Formel 3.

– Som mest hade vi sju bilar i teamet. 1990 hade vi ett gäng Formel 3-bilar med Simonsson, Thomas Johansson (idag sporting director för Porsche Carrera Cup) och Pekka Herva.

Flitens låga brinner. Petersson tar över agenturen för Ralts Formel 3-bilar, Van Diemens Formel Ford-bilar, och Hewlands växellådor. Sedermera blir han också generalagent för klassen Formel Opel Lotus i Skandinavien och kränger bilar, reservdelar och däck.

ÄVEN I DEN politiska sektorn har Greger Petersson verkat i motorsportens tjänst. 1997 säljer han Halmstad Trä och blir ordförande i Svenska Bilsportförbundet.

– Det var nog det tuffaste jag gjort. Jag var där för att kommersialisera förbundet, men det visade sig att långt ifrån alla var intresserade av det. Vi har så ofantligt många sportgrenar, allt från enklaste miniracing och crosskart upp till elittracing. Det finns så många olika intressen och att få folk att dra åt samma håll var faktiskt en omöjlig uppgift. Jag tror tyvärr att det är lika omöjligt idag.

I sann entreprenörsanda är nästa projekt dock inte långt borta. 1999 går STCC i konkurs – och efter en kort sejour i förbun-

dets regi blir Greger Petersson, Staffan Svenby och Lennart Nodby snart de nya ägarna.

– Vi startade ett nytt bolag kring STCC och fick med oss investerare som trodde på konceptet. Ericsson, Telia och Volvo var viktiga sponsorer och vi lyckades bygga upp något väldigt bra tillsammans.

Under den här tiden växte svensk racing starkt. Programmet "Race" på SVT gjorde STCC till en folksport, och intresset sträckte sig även långt utanför landets gränser.

– Då stod verkligen STCC på sin topp. På finalen på Mantorp var det 27 bilar till start från nio länder, hjälpryttare hos varje fabrikant, och över 20.000 i publiken. Det kom folk från hela Europa. Det var en tjock kö ut på E4:an.

– Jag minns när jag körde från hotellet på morgonen. Jag hade lovat att guida kungen och hans sällskap. Jag körde i väldigt god tid men insåg en mil från banan att jag aldrig skulle hinna fram. Jag fick ta utryckningsfilen, högst olagligt, för att ens ha en chans. Det var en magisk dag när svensk racing stod otroligt högt både nationellt och internationellt.

STCC BLOMSTRADE, och efter sex år vid rodret kände sig Petersson och co nöjda. 2006 såldes bolaget till Rickard Pålsson.

Parterna skulle få med varandra att göra igen några år senare, i det numera ökända svenska racingkriget – där Greger Petersson spelade en ytterst central roll. När STCC splittrades och utbrytarserien TTA tog form var det en hallänning med skinn på näsan som, på inrådan av vapen- dragaren Dick Jönsson Wigroth på WestCoast Racing, axlade rollen som vd i det nystartade mästerskapet.

Både STCC och TTA led dock av bleka, halvfulla startfält säsongen 2012, och redan ett år senare var man tillbaka under gemensamt tak.



Greger Petersson (till vänster) tillsammans med teamkollegan Christer Johansson i mytomspunna Comfort Racing på 70-talet. De båda herrarna har följts åt i livet och tillsammans dragit i otaliga trådar bakom kulisserna i svensk motorsport.



Super Star-eran utgjorde en storhetstid i svensk racing, menar Petersson, som här syns flyga fram i sin tidstypiska Camaro. Super Star bjöd på internationella utflykter över Europa och gästspel från flera Formel 1-förare.



På sent 80- och tidigt 90-tal byter Petersson förarkupén mot en roll som teamchef. Team Sportpromotion blir ett tongivande stall på de svenska racingbanorna, inte minst i Formel 3.



I sina lokaler på Spikgatan i Halmstad inhyser Greger Petersson delar av sin stora bilsamling.



– Jag trodde på TTA, men splittningen slog för hårt mot alla, konstaterar Petersson. Jag var med om att sätta upp affären när TTA gick tillbaka in i STCC. Rickard Pålsson och jag hade inte varit överens om så mycket efter försäljningen 2006, men nu fick vi komma överens igen. Även Christer Johansson (ni minns den gamla teamkamraten från 70-talet) var instrumental i den affären.

GREGER PETERSSON må vara 70 år fyllda, men fortsätter i högsta grad att dra i trådarna i svensk motorsport. Numera äger han – tillsammans med touring car-världens egen Bernie Ecclestone, Marcello Lotti – bolaget TCR Scandinavianseries AB. Därigenom kontrollerar han i praktiken dagens STCC, som körs enligt det TCR-reglemente som Petersson äger rättigheterna till i Skandinavien och som han i sin tur licensierat till nuvarande promotorn Micke Bern.

Han var också en av de drivande krafterna bakom hela TCR-plattformens existens när han, genom WestCoast Racing, direkt hoppade på tåget i ett samarbete med JAS och Honda 2015.

Ja, du hör säkert själv – om det någonsin fanns någon sylt i syltburken, då kan du räkna med att Greger Petersson vet hur den smakar. Eller en rejäl flaska vin

efter en dyr kraschfest i Macau (i TCR International-finalen 2015), för den delen.

SÅ, VAD ÄR HAN då allra mest stolt över? Urvalet måste vara brett i en yrkeskarriär som spänt över sex decennier och nästan alla sportens skikt. Ändå, för första gången under vår tidslånga intervju, möts jag av en lång stunds tystnad.

– Det är nog, säger han till slut eftertänksamt, kanske den lilla input jag kunde ha i att Richard Göransson vann EM i Vallerunga 2005, och STCC 2010 med WestCoast Racing. De små råd jag kunde ge honom med min samlade erfarenhet, och som han också själv publikt har givit mig cred för. Jag är nog lite stolt över att han gav mig ett erkännande för det.

– Det, och att jag faktiskt kunde rädda TCR 2019 efter den senaste STCC-konkursen. Att orka samla energi och deltagande så att inte TCR Scandinavia och STCC gick i graven. Det var ett hårt, tufft jobb där vi hade ett väldigt gott samarbete mellan team, arrangörer och förbundet. Jag är stolt över att vi drog åt samma håll den gången.

Stolt ska han vara. Insatserna för svensk racing är enorma, och premierades med hedersbetygelsen Bilsport Special Award i samband med Bilsportgalan i Älvsjö i januari 2017!

En skön blick i backspegeln!

Mäktiga maskiner från förr. Läs om entusiasternas bil- och mc-pärlor, vackra båtar samt vägens och åkerns trogna kämpar. I våra tidningar bjuds du på nostalgiska tillbakablickar som ger dig en känsla av spänning och välbehag.



Albinsson & Sjöberg

www.motortidningar.se • Tel: 0455-30 29 30

RALLY

SM/JUNIOR-SM

7- 8 jan North Rally, Norrbottens MS Boden
26-28 aug South Swedish Rally, Älmhult
10-11 jun Rally Arvika, MK Team Westom
12-13 sep Nattkröken, Fagersta MK
2- 3 sep Västtrallyt, SMK Trollhättan

ASFALT-SM

23 apr Hedemorasprinten, Hedemora MK
1 maj Hässleholms GP, Hässleholms MK
14 maj Uddevalla City Race, BMK Uddevalla
18 jun Seffle City Motor Challenge, Säffle MC
24 jul Rally Kristianstad, Kristianstads MK

GRUS-SM

9 jul Bilam Mästarmöte, Älmhults MK
30 jul Skilling 5, Skillingaryds MK
27 aug Karlskronapokalen, Karlskrona AK
10 sep YRC-sprinten, Vallentuna MK
8 okt Rally Xplosion, Västerås MS

SPRINT-SM

25 mar* SM-veckan Vinter, Piteå
25 jun- 3 jul* SM-veckan Sommar, Linköping
* separata mästerskap

RM HISTORISKA

30 apr Zabrarallyt, Nybro AC
20 aug Emiltrofén, Vimmerby MS
3 sep Finspångsrundan, Finspångs MS
24 sep Rally Uppsala, SMK Uppsala

KLASSISKA & HISTORISKA RALLYCUPEN/KRC & HRC

15 jan Finnskogsvalsen, MK Ratten
29 jan Vännäs Plåt-rallyt, Vännäs MK
30 apr Zabrarallyt, Nybro AC
4 jun Gruvrundan, Ätvidabergs MK
3 sep Finspångsrundan, Finspångs MS
10 sep TV-Svängen, SMK Hörby
24 sep Rally Uppsala, SMK Uppsala

MAS RALLYCUP

5 feb Tierpsrundan, MK Tierp
19 feb Vinterpokalen, Sandvikens MK
29-30 apr Rally Gotland, Gotlands MF BK
20 aug Snapphanerallyt, Hässleholms MK
10 sep East Sweden Rally, Linköpings MS

SVENSKA RALLYCUPEN

7 maj Götenerundan, Götene MK
4 jun Gästabudstrofén, SMK Nyköping
23 jul Bresontrofén, Tierp Arena, Rasbo MK
6 aug Kullingstrofén, Kullings MS
27 aug Laxårallyt, Laxå MK
17 sep EMK-Kannan, Eskilstuna MK
22 okt Marknadsnatta, Västra Östergötlands MK

SUPERCUPEN

22 jan Hälsingerallyt, SMK Hälsinge
5 feb Tierpsrundan, MK Tierp
12 feb LBC-Ruschen, Lima MS
14 maj Violenrallyt, Flen
23 jul Bresontrofén, Tierps Arena, Rasbo MK
1 okt Rally Sigtuna, Sigtuna RC

SYDSVENSKA MÄSTERSKAPET/SSM

29 maj Sydrallyt, Älmhult
18 jun Dackefejden, Wäxjö MS
20 aug Snapphanerallyt, Hässleholms MS
1 okt Rally Småland, Vetlanda RRC

SYDSVENSKA RALLYCUPEN/SSRC

9 apr Simrishamnsmixen, Simrishamn MK

23 apr Silverratten, Älmhults MK
7 maj Midsommardansen, Ljungby MK
5 jun Skilling 500, Skillingaryds MK
10 sep TV-Svängen, SMK Hörby
1 okt Rally Småland, Vetlanda RRC

SYDSVENSKA SPRINTCUPEN/SSSC

9 jul Bilam Mästarmöte, Älmhults MK
30 jul Skilling 5, Skillingaryds MK
13 aug Mini Smedsvängen, SMK Örkelljunga
27 aug Karlskronapokalen, Karlskrona AK
17 sep OMK-Sprinten, Olofströms MK

BILSPORT RALLYCUP

2 apr Rally Anderslöv, Trelleborgs MK
30 apr Zabrarallyt, Nybro AC
4 jun Gruvrundan, Ätvidabergs MK
2 jul Semesterturen, Södra Sunnerbo MK
20 aug Emiltrofén, Vimmerby MS
17 sep Klappjakten, Ydre MK
1 okt Rally Gimmersta, Katrineholms MK
5 nov Novemberskölden, Nässjö MK

VOC MEKONOMEN SVERIGESERIE

15 jan* Finnskogsvalsen, MK Ratten
19 feb Vinterpokalen, Sandvikens MK
7 maj Midsommardansen, Ljungby MK
11 jun Noratrofén, Nora MK
aug TBA
3 sep Västtrallyt, SMK Trollhättan
1 okt Rikspokalen, SMK Örebro

*dubbeltävling

Vinter- och Sommarserie inställda

RACEPART SWEDEN 1300 RALLYCUP

22 jan Hälsingerallyt, SMK Hälsinge
5 feb Tierpsrundan, MK Tierp
12 feb LBC-Ruschen, Lima MS
26 feb Gestrikekannan, Järbo MK
30 apr Zabrarallyt, Nybro AC
14 maj Violenrallyt, Flen
11 jun Noratrofén, Nora MK
16 jul Slottssprinten, Katrineholms MK
10 sep East Sweden Rally, Linköpings MS
1 okt Rally Sigtuna, Sigtuna RC

E-CUPEN

23 apr Skogsåket, Team Skogsåkarna
1 maj Nässjörundan, Nässjö MK
14 maj Hammarslaget, Norrahammars MK
30 jul Skilling 5, Skillingaryds MK
3 sep Lil-Eken, SMK Eksjö
24 sep Polkatrofén, Gränna MK
8 okt Tabergshoppet, Jönköpings MK

HÄLSINGESERIEN

15 jan Kyrksjöslaget, Ljusdals MS (inställd)
29 jan Trötängssprinten, Härjedalens MS
5 mar Kärlekstigen, Ragundadalens RC

Fler tävlingar tillkommer

HISTORISKA BACK- & SPRINTCUPEN

3 apr Bil Månsson, SMK Hörby (sprint, asfalt)
21 maj Klevasprinten, Tidaholms MK (back, grus)
19 jun Teknis MC (sprint, grus)
27 aug Röforsloppet, SMK Arboga (back, grus)
3 sep Fryksdalens MK (back, asfalt)
8 okt Granatloppet, MK Trophy (back, grus)

ANDRA STÖRRE TÄVLINGAR

6- 9 jul Midnattssolsrallyt, Gelleråsen, Karlskoga

RACING

IS-SM

5 mar Kramfors MS
12-13 mar* Kalix MK
20 mar Robertsfors MS
26-27 mar* Morjärvs MS

* dubbeltävling

STCC, SM/RM, SUPPORTKLASSER

13-14 maj Knutstorp (V8, R, L)
13-14 maj* Anderstorp (FN, Carrera, Gin, GT4)
10-11 jun* Ljungbyhed (Gin, V8, R, L)
17-18 jun* Skellefteå (FN, Carrera, GT4)
9-10 jul* Västkostloppet, Falkenberg (FN, Gin, L)
26-30 jul* Spa Francorchamps, Belgien (GT4)
29-30 jul Skellefteå (L)
30-31 jul* Raceweek, Kinnekulle (Gin)
5- 6 aug* Anderstorp (FN, Carrera)
19-20 aug Karlskoga (FN, Carrera, R, L)
3- 4 sep Anderstorp (Gin, GT4)
3- 4 sep* Kinnekulle (L)
16-18 sep* Rudskogen, Norge (FN, Carrera)
23-24 sep* Karlskoga (GT4, L)
30 sep- 1 okt Mantorp (FN, Carrera, Gin)
* ej STCC.

FN=JSM Formel Nordic, Carrera=SM Carrera
Cup, Gin=RM Ginetta GT5 Challenge, V8=RM V8
Thunder Cars, GT4=GT4 Scandinavia, R= Radical
Cup Scandinavia, L=Legends Cup.
Kalendern är preliminär och inkomplett för bl a RM
V8 Thunder Cars

SSK-SERIEN

7- 8 maj Falkenberg
3- 5 jun Kinnekulle
8-10 jul Västkostloppet, Falkenberg

KARTING

SM/RM

2- 6 aug Kalmar MK

ROTAX MAX CHALLENGE

Kalender ej klar

X30-SERIEN

Kalender ej klar

SWEDISH KART LEAGUE/SKL

SKL kalender ej klar

SYDSVENSKAN/SKCC

23-24 apr Helsingborgs KK
7- 8 maj Kalmar MK
28-29 maj Wäxjö MS
18-19 jun KS Klippan
20-21 aug Jönköpings KC
3- 4 sep Malmö AK
24-25 sep Grande Finale, Kristianstads KK

MELLANSVENSKAN/MKR

7- 8 maj SMK Västerås Karting
21-22 maj Enköpings MK
11-12 jun Skövde MK
2- 3 jul Södertälje KRC
13-14 aug Järfälla MK

29-31 jul Raceweek, Kinnekulle

13-14 aug Karlskoga

2- 3 sep Kinnekulle

SPORTVAGNSMÄSTERSKAPET/SPVM

7- 8 maj Falkenberg
3- 5 jun Kinnekulle
1- 3 jul Knutstorp
13-14 aug Karlskoga
16-18 sep Falkenberg

RM HISTORISKA/

RACERHISTORISKA SERIEN/RHK

20-22 maj Kinnekulle Historic Meeting, Kinnekulle
17-19 jun Velodromloppet, Karlskoga
1- 3 jul Svenskt Sportvagnsmeeting, Knutstorp
26-28 aug Anderstorp
16-18 sep Falkenberg Classic, Falkenberg
NORDIC SIX HOURS CUP/NSHC,
ENDURANCE RACING CUP/ERCUP
24 apr Kinnekulle
4 jun Karlskoga
6 aug Karlskoga
4 sep Kinnekulle
25 sep Karlskoga

MELLANSVENSKA LÅNGLOPPSSERIEN/MSLS

9 apr Mantorp
22 maj Svietad, Linköping
2 jul Mittsverigebanan, Hämösand
13 aug Kinnekulle
27 aug Mantorp
17 sep Mantorp

20-21 aug Rasbo MK

3- 4 sep Katrineholms MK)

17-18 sep Rättvik RK

KART CUP VÄST/KCV

23-24 apr Göteborgs KRC
30 apr- 1 maj FMCK Borås
21-22 maj Lidköpings KK
11-12 jun Skövde MK
17-18 sep Uddevalla KK

NORRLANDSCUPEN

22 maj Umeå AK
28 maj Skellefteå MS
18-19 jun* Luleå MS
2- 3 jul* Vuollerims MF
23-24 jul* Lycksele MK
27 aug Varggropens KRC, Örnsköldsvik
* dubbeltävling

ANDRA STÖRRE TÄVLINGAR

3/ 9 apr Klippan Cup, KS Klippan
14-15 maj Juniorfestivalen, Jönköpings KC
26-28 aug Lidköping Open, Lidköpings KK
26-28 aug Prins Carl-Philips Racingpokal, Eskilstuna
1- 2 okt Höstrusket, SMK Västerås Karting

BACKE

SM/RM

28-29 maj Håksberg, Ludvika MS
11-12 jun Södra Berget, SMK Sundsvall
6- 7 aug Lima Motorstadion, Lima MS
27-28 aug Himlabacken, Borås
17-18 sep Minnesbergsbacken, Trelleborgs MK
SVENSKA SPRINTSERIEN
23-24 apr Gurkracet, Västerås MS
14-15 maj TractiveRacet, Borlänge MK
4- 5 jun SMK Arboga
30-31 jul KMC-Sprinten, Karlstad MC Bil
20-21 aug SMK Nyköping
3- 4 sep Eriknsbo Motorstadion, Bollnäs MK

BILORIENTERING

SM

28-29 okt Falköping/Möndal

RM REGULARITY

14 maj Wäxjö MS
28 maj Vara MK
3 sep Finspångsrundan, Finspångs
24 sep Rally Uppsala, SMK Uppsala

DRIFTING

SM/JSM/RM

15-16 apr Elmia, Jönköping
14-15 maj Löffbergs Arena, Karlstad
21-22 jul Mantorp Park
13-14 aug Lidköping
26-27 aug Östersunds Skidstadion (SM)

CROSSKART

SM

25 mar* SM-veckan Piteå (Xtreme)
28-29 maj SMK Arboga
11-12 jun Likenäs MK
29 jun- 3 jul* SM-veckan Linköping (650, Xtreme)
6- 7 aug Östmarks MFF
3- 4 sep Västerås MS
24-25 sep Haninge MK
* separat mästerskap
SVENSKA CUPEN/SPRINTCUPEN
14-15 maj Hälsinge MK
20-21 aug SMK Gävle
10-11 sep Munkfors MC

FOLKRACE

STÖRRE FESTIVALER

14-15 apr Påskracet, Vimmerby MS
15 apr Påskracet, Tomelilla MK
7- 8 maj Westomfestivalen, MK Team Westom
13-15 maj Skepptunafestivalen, Skepptuna MK
27-29 maj Gestrikefestivalen, Gestrike RT
4- 5 jun Skenefestivalen, Skene MS
17-19 jun Autoexperterfestivalen, SMK Eda
7-10 jul Krok 3-dagars, Krokoms MK
8-10 jul Räkracet, Sotenäs MK
12-16 jul Semesterracet, Vimmerby MS
18-23 jul Folktracefestivalen, SMK Motala
28-30 jul Hedparksfestivalen, Fredriksbergs MK
28-31 jul Finnskogafestivalen, Finnskoga MK
30-31 jul Hede 2-dagars, Hede MK
4- 6 aug Svampafestivalen, Tomelilla MK
12-14 aug Laxåfestivalen, Laxå MK
19-21 aug Lumekfestivalen, AMF Årsunda
26-28 aug Femtåfestivalen, Likenäs MK
14-16 okt NGK-Masters, Karlstad MC Bil

RALLYCROSS

RALLYX NORDIC

13-15 maj*Finnskoga MK, Sverige
27-29 maj*Kauhava, Finland
8-10 jul* Riga, Lettland
22-24 jul TBC, Sverige

* dubbeltävling

Klasser: RX1 (SuperCar), SuperCar Lites, Supernationell, CrossCar, CrossCar Junior

SM/RM

18-19 jun Västerås MS (Nat, SCL)
25-26 jul Lycksele MS (Nat)
19-21 aug*Kalix MK (SCL, Nat)
3- 4 sep Strängnäs AMS (RX1, SCL, SN, Nat)
* dubbeltävling

Rx1=SM RX1 (SuperCar), SN=SM Supernationell, SCL=SM SuperCar Lites, Nat=SM 2400, SM 2150, SM Juniorer 2150, RM Damer 2150, Xtreme

SUPERCUPEN, GÖTALANDSCUPEN

20 apr Fjärås MK
7 maj Haninge MK (Supercupen)
7 maj Skene MS (Götalands)

21 maj Bollnäs MK (Supercupen)
11 jun Strängnäs AMS
27 aug Teknis MC (backtävling) (Supercupen)
27-28 aug Borås MK (backtävling) (Götalands)
10 sep Götene MK

Fler tävlingar kan tillkomma. Götalandscupen kör eventuellt en rallycross- och en backcup.

DM ÖVRE NORRA

Kalender ej klar

NORRLANDSVECKAN

9-10 jul Skellefteå MS
12-13 jul Piteå MS
15-16 jul Kalix MK

BDS MASTERS BILCROSS

7- 8 maj* Jönköpings MK
26-28 maj*Tomelilla MK
13-14 aug*Strängnäs AMS
24 sep Jönköpings MK
* dubbeltävling

DRAGRACING

SM/JSM

27-29 maj Vårgårda (Street, Pro ET, Super G, J)
23-26 jun Tallhed, Orsa (J)
8-10 jul Piteå (J)
15-17 jul Fällfors, Skellefteå (J)
26-28 aug Sundsvall (J)
10-11 sep Hälsinge, Söderhamn (J)

TIME ATTACK

SM/RM – NORDIC TIME ATTACK

20-21 maj Gelleråsen Arena, Karlskoga
4- 5 jun Fällfors, Skellefteå
20-21 aug Mittsverigebanan, Hämösand
16-18 sep Kinnekulle Ring
8- 9 okt Ring Knutstorp

RACING

FORMEL 1-VM

18-20 mar Sakhir, Bahrain (F2, F3)
25-27 mar Jeddah, Saudiarabien (F2)
10 apr Melbourne, Australien
22-24 apr Imola, Italien (F2, F3, PSC)
8 maj Miami, USA
20-22 maj Barcelona, Spanien (F2, F3)
27-29 maj Monte Carlo, Monaco (F2, PSC)
10-12 jun Baku, Azerbajdzjan (F2)
19 jun Montreal, Kanada
1- 3 jul Silverstone, Storbritannien (F2, F3, PSC)
8-10 jul Spielberg, Österrike (F2, F3, PSC)
24 jul Paul Ricard, Frankrike (PSC)
29-31 jul Hungaroring, Ungern (F2, F3)
26-28 aug Spa, Belgien (F2, F3, PSC)
2- 4 sep Zandvoort, Nederländerna (F2, F3, PSC)
9-11 sep Monza, Italien (F2, F3, PSC)
23-25 sep Sochi, Ryssland (F2)
2 okt Marina Bay, Singapore
9 okt Suzuka, Japan
23 okt Austin, USA
30 okt Mexico City, Mexiko
13 nov Sao Paulo, Brasilien
18-20 nov Yas Marina, Abu Dhabi (F2)
F2=FIA F2, F3=FIA F3, PSC=Porsche Supercup

WORLD CUP TOURING CARS/WTCC

9-10 apr Most, Tjeckien
7- 8 maj Pau, Frankrike
26-28 maj Nürburgring Nordslingan, Tyskland
11-12 jun Hungaroring, Ungern
24-26 jun Alcaniz, Spanien
2- 3 jul TBA, Portugal
6- 7 aug Sochi, Ryssland
8- 9 okt Inje Speedium, Sydkorea
5- 6 nov Ningbo, Kina
18-20 nov Macau, Kina

SPORTVAGNS-VM/WEC

18 mar 12-timmars Sebring, USA
7 maj 6-timmars Spa-Francorchamps, Belgien
10 jul 6-timmars Monza, Italien
11 sep 6-timmars Fuji, Japan
12 nov 8-timmars Sakhir, Bahrain

VM FORMEL E

28-29 jan* Diriyah, Saudiarabien
12 feb Mexiko City, Mexiko
9-10 apr* Rom, Italien
30 apr Monte Carlo, Monaco
14-15 maj* Berlin, Tyskland
4 jun Jakarta, Indonesien
2 jul Vancouver, Kanada
16-17 jul* New York, USA
30-31 jul* London, Storbritannien
13-14 aug* Seoul, Sydkorea
* dubbeltävling

FIA ETCR WORLD CUP

6- 8 maj Pau, Frankrike
20-22 maj Istanbul, Turkiet
10-12 jun Hungaroring, Ungern
17-19 jun Jarama, Spanien
8-10 jul Zolder, Belgien
22-24 sep Vallelunga, Italien
7- 9 okt Inje, Sydkorea

DTM

29 apr- 1maj Portimao, Portugal
20-22 maj Lausitzring
17-19 jun Imola, Italien
1- 3 jul Norisring
26-28 aug Nürburgring
9-11 sep Spa Francorchamps, Belgien
23-25 sep Spielberg, Österrike
7- 9 okt Hockenheim

RALLYCROSS/OFFROAD

VM/EM

21-22 maj* Nyirad, Ungern (RX1, RX3)
18-19 jun* TBC, Europa (RX1, RX3)
2- 3 jul Höljes, Sverige (RX1, RX2, RX3)
30-31 jul Nürburgring, Tyskland (RX2, RX3)
13-14 jul Hell, Norge (RX2, RX3)**
3- 4 sep Riga, Lettland (RX1, RX2)**
17-18 sep Montalegre, Portugal (RX1, RX3)**
8- 9 okt Spa, Belgien (RX1, RX2)**
TBA nov Kapstaden, Sydafrika**
* ej VM, ** dubbeltävling för VM-klassen
RX1=EM RX1, RX2=RX2e, RX3=EM RX3,

INDYCAR

26-27 feb St. Petersburg, Florida (IL, PRO, USF)
20 mar Fort Worth, Texas (oval)
10 apr Long Beach, Kalifornien
30 apr- 1 maj Birmingham, Alabama (IL, PRO, USF)
13-14 maj Indianapolis GP-bana (IL, PRO, USF)
26-27 maj* Brownsburg, Indiana (oval) (PRO, USF)
29 maj Indianapolis 500 (oval)
4- 5 jun Detroit, Michigan (IL)
11-12 jun Road America, Wisconsin (IL, PRO, USF)
1- 3 jul Mid-Ohio, Ohio (IL, PRO, USF)
16-17 jul Toronto, Ontario (PRO, USF)
23-24 jul** Iowa (oval) (IL)
30 jul Indianapolis GP-bana
7 aug Nashville, Tennessee (IL)
19-20 aug Madison, Illinois (oval) (IL, PRO)
2- 4 sep Portland, Oregon (IL, PRO, USF)
10-11 sep Laguna Seca, Kalifornien (IL)
* ej Indycar, ** dubbelrace
IL=Indy Lights, PRO=Indy Pro 2000, USF=US F2000

IMSA SPORTVAGNSSERIE

23 jan Daytona, Florida
27-30 jan Daytona 24-timmars, Florida
18-19 mar Sebring 12-timmars, Florida
9 apr Long Beach, Kalifornien
1 maj Laguna Seca, Kalifornien
15 maj Mid-Ohio, Ohio
4 jun Detroit, Michigan
26 jun Watkins Glen, New York State
3 jul Mosport Park, Toronto, Kanada
16 jul Lime Rock, Rochester, New York State
7 aug Road America, Wisconsin
28 aug Virginia International Raceway, Virginia
1 okt Petit Le Mans, Road Atlanta, Georgia

FORMULA REGIONAL EUROPA

22-24 apr Monza, Italien
6- 8 maj Imola, Italien
26-29 maj Monte Carlo, Monaco
3- 5 jun Paul Ricard, Frankrike
17-19 jun Zandvoort, Nederländerna
8-10 jul Hungaroring, Ungern
27-30 jul Spa, Belgien
8-10 sep Spielberg, Österrike
14-16 okt Barcelona, Spanien
21-23 okt Mugello, Italien

GB3, GB4 STORBRIANNIEN

2- 3 apr Snetterton (GB4)
16-18 apr Oulton Park (GB3, GB4)
7- 8 maj Silverstone (GB3, GB4)
28-29 maj Donington (GB3, GB4)
25-26 jun Snetterton (GB3, GB4)
23-24 jul Spa, Belgien (GB3)
30-31 jul Silverstone (GB3, GB4)
10-11 sep Brands Hatch (GB3, GB4)
15-16 okt Donington (GB3, GB4)

ADAC GT MASTERS

22-24 apr Oschersleben
20-22 maj Red Bull Ring, Österrike
24-26 jun Zandvoort, Nederländerna
5- 7 aug Nürburgring (GP-banan)
19-21 aug Lausitzring
23-25 sep Sachsenring
21-23 okt Hockenheim

ANDRA STÖRRE TÄVLINGAR

20 feb Daytona 500
11-12 jun 24-timmars Le Mans, Frankrike

RALLY

VM – WRC, WRC2, WRC3

20-23 jan Monte Carlorallyt
24-27 feb Rally Sweden, Umeå (J)
21-24 apr Croatia Rally, Kroatien (J)
19-22 maj Rally Portugal (J)
2- 5 jun Rally Italien, Sardinien
23-26 jun Safarirallyt, Kenya
14-17 jul Rally Estonia, Estland (J)
4- 7 aug Rally Finland
18-21 aug TBA
8-11 sep Akropolisrallyt, Grekland (J)
29 sep- 2 okt Rally New Zealand, Nya Zeeland
20-23 okt Rally Catalunya, Spanien
10-13 nov Rally Japan
J=Junior-VM/JWRC

VM – RALLY RAID

1-14 jan Dakar Rally, Saudiarabien
5-10 mar Abu Dhabi Desert Challenge, Abu Dhabi
24-30 apr Kazakstan Rally, Kazakstan
6-12 jun Andalusienrallyt, Spanien
6-12 okt Marockorallyt, Marocko

EM – ERC

12-13 mar Rallye Fafe, Portugal (grus)
26-27 mar Rallye Acores, Azorema, Portugal (grus)
13-14 maj Rally Islas Canarias, Spanien (asfalt) (J)
11-12 jun Rally Poland, Polen (grus) (J)
2- 3 jul Rally Liepāja, Lettland (grus) (J)
23-24 jul Rally di Roma Capitale, Italien (asfalt) (J)
27-28 aug Barum Rally Zlin, Tjeckien (asfalt) (J)
TBA TBA (J)
J=Junior-EM

KARTING

VM

4 sep Le Mans, Frankrike
18 sep Samo, Italien (OK, OKJ)

KZ2 WORLD CUP

4 sep Le Mans, Frankrike

EM

10 apr Portimao, Portugal (OK, OKJ)
1 maj Zuera, Spanien (OK, OKJ)
15 maj Genk, Belgien (KZ, KZ2)
5 jun Kristianstad, Sverige (OK, OKJ)
19 jun Adria, Italien (KZ, KZ2)
10 jul Franciacorta, Italien (OK, OKJ)

ACADEMY TROPHY

15 maj Genk, Belgien
19 jun Adria, Italien
4 sep Le Mans, Frankrike

CHAMPIONS OF THE FUTURE

27 feb Franciacorta, Italien (OK, OKJ, KZ2)
27 mar Portimao, Portugal (OK, OKJ, Mini)
17 apr Zuera, Spanien (OK, OKJ, Mini)
22 maj Kristianstad, Sverige (OK, OKJ, Mini)
26 jun Franciacorta, Italien (OK, OKJ, Mini)

WSK INTERNATIONAL

23 jan Lonato (Champions Cup)
30 jan Lonato (Super Master)
13 feb Lonato (Super Master)
6 mar La Conca (Super Master)

EM HISTORISKA BILAR

17-20 mar Rally Costa Brava, Spanien
5- 7 maj Historic Vltava Rallye, Tjeckien
2- 4 jun Rallye du Chablais, Schweiz
23-25 jun Mecsek Rallye, Ungern
14-16 jul Rallye Weiz, Österrike
11-13 aug Lahti Historic Rally, Finland
1- 3 sep Rallye de Asturias Histórico, Spanien
22-24 sep Rally Elba Storico, Italien
13-15 okt Sanremo Rally Storico, Italien

FIA SCANDINAVIAN RALLY TROPHY

26-28 maj South Swedish Rally, Älmhult
17-18 jun Pohjanmaa Ralli, Seinäjoki, Finland
9-10 sep Sydhavsrallyt, Nykøbing, Danm. (asfalt)

FIA EUROPEAN RALLY TROPHY

3- 5 nov Lausitzrallyt, Tyskland (final)

NORSKA MÄSTERSKAPET

15 jan Sigdalsrally, NMK Modum & Sigdal
29 jan Rally Hadeland, HMK Hadeland
19 feb Numedalsrallyt, NMK Nore & Uvdal
30 apr Rally Sørland, Kristiansands AK
11 jun Aurskog-Høland Rally, NMK Aurskog
19-20 aug Rally Sokndal, KNA Sokndal
16-17 sep Rally Hedemarken, NMK Hamar

VOLVO EURO CUP

12-13 mar Zuiderseerally, Nederländerna (asfalt)
30 apr Rally Assens, Danmark (asfalt)
20-21 maj Sachsen Rally, Tyskland (asfalt)
18 jun Autoglym Ralli, Finland (grus)
20 aug Snapphanerallyt, Sverige (grus)
16-17 sep Rally Hedemarken, Norge (grus)
4- 5 nov Stoholmen, Danmark (asfalt/grus)

13 mar

17 jul Samo (Super Master)
31 jul Lonato (Euro)
4 sep Samo (Euro)
4 sep La Conca (Mini Super Cup)
2 okt TBA (Open Cup)
6 nov Samo (Final Cup)
20 nov Lonato (Final Cup)

ROTAX MAX CHALLENGE

20 feb Campillos, Spanien (Winter Cup)
24 apr Genk, Belgien (Euro)
29 maj Adria, Italien (Euro)
10 jul Mariembourg, Belgien (Euro)
18 sep Wackersdorf, Tyskland (Euro)
30 jul Le Mans, Frankrike (Int. Trophy)
TBA TBA, TBA (Världsfinal)

IAME X30 INTERNATIONAL

6 feb Valencia, Spanien (Winter Cup)
13 mar Zuera, Spanien (Euro)
8 maj Mariembourg, Belgien (Euro)
31 jul Castelletto, Italien (Euro)
28 aug Genk, Belgien (Euro)
13 nov Campillos, Spanien (Int. Games)

TYSKA MÄSTERSKAPET

3 apr Kerpen
12 jun Genk, Belgien
17 jul Ampfing
14 aug Mülsen
25 sep Wackersdorf

DRAGRACING

EM

26-29 maj Santa Pod, Storbritannien
16-19 jun Tierp Arena, Sverige
29 jun- 2 jul Kauhava, Finland
11-14 aug Tierp Arena, Sverige
26-28 aug Hockenheim, Tyskland
8-11 sep Santa Pod, Storbritannien

NHRA

17-20 feb Pomona, Kalifornien
25-27 feb Chandler, Arizona
10-13 mar Gainesville, Florida
1- 3 apr Las Vegas, Nevada
22-24 apr Houston, Texas
29 apr- 1 maj Concord, North Carolina
13-15 maj Richmond, Virginia

3- 5 jun Epping, New Hampshire
17-19 jun Bristol, Tennessee
23-26 jun Norwalk, Ohio
15-17 jul Morrison, Colorado
22-24 jul Sonoma, Kalifornien
29-31 jul Seattle, Washington
12-14 aug Topeka, Kansas
18-21 aug Brainerd, Minnesota
31 aug- 5 sep Indianapolis, Indiana
15-18 sep Reading, Pennsylvania
23-25 sep Concord, North Carolina
30 sep- 2 okt Madison, Illinois
13-16 okt Dallas, Texas
27-30 okt Las Vegas, Nevada
10-13 nov Pomona, Kalifornien

CROSSKART

NORSKA MÄSTERSKAPET

7- 8 maj NMK Bø, Notodden
21-22 maj NMK Konsmo, Kristiansand
5- 6 jun NMK Grenland, Skien
13-14 aug NMK Krabyskogen, Hamar
3 sep NMK Aremark, Halden

25 sep NMK Gardermoen, Oslo

NEZ

16-17 jul Tomelilla, Sverige
23-24 jul Melhus, Norge
20-21 aug Kehaka, Estland

BILORIENTERING

NEZ

5- 6 maj Fredrikssund/Borup, Danmark
14-15 okt Forssa/Lammi, Finland
28-29 okt Falköping/Mölnådal, Sverige

NEZ REGULARITY

28 maj Vara, Sverige
11 jun Öresund Rally, Danmark
15-16 jul Hangö, Finland
20 aug Sandefjord, Norge

DRIFTING

NEZ

Kalender ej klar
DMEC
Kalender ej klar

Legendaren med Saaben "Jag ångrar absolut ingenting!"

Per Eklund är utan tvekan en av svensk motorsports mest framstående profiler. Segern i Svenska Rallyt 1976, med den gröna Saab V4:an, lade grunden till en lång och mycket framgångsrik karriär, inte bara i rally.

I somras fyllde Eklund 75 år och han jobbar fortfarande dagligen i verkstaden tillsammans med sin son, Per-Anders. Hit bjöd han in Bilsport Rally&Racing för att titta tillbaka och prata minnen.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Röda plåtar i rallydebuten

• **SÅ FORT** han lärde sig cykla för han omkring på bakhjulet, eller på sladd, hemma i värmändska Koppom. Byn ligger tre mil från Arvika, cirka 15 kilometer från norska gränsen och hade på den tiden någonstans mellan 600-700 invånare.

Per Eklund inspirerades av pappa **Torstens** biltävlande. Senare också av tre år äldre brodern **Lars** som visade sig riktigt duktig på att köra rally.

Som 13-åring läste Per karta åt Torsten när det vankades bilorientering. Snart debuterade han även som kartläsare åt Lars som då körde DKW Junior.

– Jag minns ett prov runt tunnor där bilen vippade på sidan. Då vevade jag ner sidorutan och hjälpte till att trycka tillbaka den på hjulen, berättar Per.

Torsten drev bilskola och därför fanns det alltid tillgång till bilar för en ung och adrenalinstinn Eklund.

Dagen innan han "fyllde övningskörning" lånade Per en bilskolebil, lastade den med fulltankade jeepdunkar och väntade på att klockan skulle bli midnatt, så att han fick börja övningsköra lagligt.

– Brorsans flickvän, **Ethel**, följde med som sällskap och så fort klockan slog midnatt drog vi i väg.

Någonstans utanför Lenungshammar brakade ekipaget av vägen och ner i en slänt. Med hjälp av domkraft och timmerstockar lyckades Eklund baxa upp bilen på vägen, medan Ethel satt på en stubbe och rökte.

En annan gång skulle storebror Lars köra Saab Sport i Midnattssolsrallyt. Per ville se på och liftade upp till Järvsö där han traskade ut på en specialsträcka.

– Jag hörde Lars bil närma sig. Den ylade. Men bara 200 meter innan där jag stod, åkte han av.

Bilen blev inget bra. Grabbarna hade inget annat val än att bryta tävlingen och reparera hjälpligt.

– Sedan fick jag åka med dem hem från Hälsingland till Värmland. Jag satt bakom framstolarna och höll mig i störtbågen.

Per berättar att Lars hade god talang bakom ratten. Men när pengarna var slut, tog även karriären stopp.

Tre veckor efter att Per fyllt 18 (körkortet var redan i hamn) fick han sin pappas tillåtelse att låna bilskolans helt nya Volvo PV för att göra rallydebut.

– Den hade till och med röda registreringsplåtar, vilket var häftigt.

Det var en slags interimskylt som på den tiden monterades på nya bilar och som fick användas i högst tre veckor vid provkörning.

Ethel åkte med i tävlingen där duon blev femma i klassen B-junior. Tävlingen därpå vann Eklund. Men då var pappa Torsten ute och tittade. Efter att han sett sonens framfart med sitt yrkesredskap fick Per inte låna någon bil fler gånger.

1966 tog karriären fart med en egen VW 1500 och året därpå köpte han sin första Saab.



1967, tre år efter sin första rallytävling, började Per Eklund köra Saab. Ett märke han kom att bli trogen i många år.

FOTO: BILSPORTS ARKIV

Per Eklund har hunnit fylla 75 år. Första stora framgången i karriären var segern i Svenska Rallyt 1976, med den gröna Saab V4:an.

Snabba fakta

PER EKLUND

Född: 1946-06-21.

Bor: Arvika.

Familj: Sambon Kerstin,

barnen Per-Anders, Pia och Karin.

Yrke: Ja du ... Har aldrig gjort något annat än hållit på med bilar.

Hobby: Nej, det går inte.

Klubb: Finnskoga MK.

Musiksmak: Sven-Ingvars och åt det hållet.

Läser: Inte mycket. Har inte tid.

På nätet kollar jag: Nej, absolut inget för mig.

Äter gärna: Älskar skaldjur.

Dricker gärna: Öl eller vin till god mat.

Tävlingsdebut: Som rallyförare, 12 juli 1964, tre veckor efter 18-årsdagen.



I Svenska Rallyt 1976 tog Per Eklund sin enda delseger i rally-VM. Detta efter en historiskt omskriven fight mot stallkamraten Stig Blomqvist.

FOTO: TEAMBILD.SE



Ständig strid med Stig

● **I ÅLDER** skiljer nästan exakt en månad mellan **Per Eklund** och **Stig Blomqvist**. Deras liv korsades på en trafikläroutbildning och sedan har de följts åt under en stor del av sina aktiva karriärer.

– När min pappa dog skulle jag ta över hans trafikskola.

Per sökte till Kvinnersta Folkhögskola utanför Örebro för att bli legitimerad trafikskollärare. Och hamnade i samma årskull som en viss Stig Blomqvist.

– Skolan var inte rolig. Psykologi och grejer, det var inte lätt. Jag och Stig visste inte vad det var. Men vi hade var sin bil och var ute och "stollkörde" på nätterna. På

helgerna skulle vi köra tävlingar, så vi var inte så ofta på skolan.

Lärarinnan låg i skilsmässa och skulle sälja sin bil. Det löste Per och Stig åt henne och bjöd sedan på räksmörgås på Svampen i Örebro.

– Då fick vi brakgodkänt båda två, utbrister Per.

Fast i tävlingarna där båda körde var Eklund ofta tvåa.

– En jävla otur att göra karriär samtidigt som Stig. Värre motstånd fanns ju inte. Han blev kolsvart i ögonen och ville verkligen inte förlora. Sedan fick han stöd av Saab lite tidigare än mig.

I Svenska Rallyt 1975 fick Blomqvist faktiskt hjälp av Eklund.

– En sträcka bestod av tre-fyra varv på travbanan där vi åkte flera bilar samtidigt. Jag såg att han började sakta ner och förstod att något var fel. Då körde jag upp bakom honom och sköt honom i mål. Tror du Stig hade hjälpt mig om situationen hade varit tvärtom? Aldrig!

– Stig sa någon gång "Att bli tvåa i en tävling med bilar eller om fruntimmer, det är jag inte intresserad av."

Per poängterar att deras personliga relation alltid har varit bra. Men så fort det skulle tävlas var läget annorlunda.

– De gånger jag var före honom var det inte roligt. Han blev sur då, grinig.

De båda, i var sin Saab 96 V4, utkämpade en legendarisk och tämligen omskriven strid om totalsegern i det svenska VM-rallyt 1976.

STALLCHEFEN Bosse Hellberg roadades inte av att duon höll på att jaga vettet ur varandra när totaltrean, **Anders Kulläng**, var mer än 20 minuter efter.

– Halvvägs till Karlstad fick vi sparken båda två. Då sa jag till Hellberg "Okej, men Stig får åka hem först, för jag leder och tänker inte ge upp".

Han trivdes inget vidare i skolan

● **GRUNDSKOLAN** genomled **Per i Skönnerud** och sedan i Koppom. Ja, han genomled. Han trivdes inte alls i skolbänken.

– När morsan levde ville hon att jag skulle söka vidare efter grundskolan, till läroverket i Arvika. Det ville ju inte jag, men så tänkte jag att det kunde vara roligt att komma in till stan.

Det gick inte lång tid, ett halvår kanske, innan han slutade skolan för gott. Framför allt var det inte kul att läsa engelska.

– Min engelskalärare var välkänd i stan. Stram. En militärtyp. Han pratade inte med mig och jag lärde mig givetvis ingenting.

Mer än 20 år senare tävlade Per med en brittisk kartläsare, **Dave Whittock**. Dave var dessutom tävlingsledare på toppnivå

i England. Hur de över huvud taget kunde kommunicera är för många en gåta. Inte minst vad gäller noterna. Per skrattar.

– Det var inga problem. Vi lärde oss att förstå varandra.

Jodå, Pers hemmasnickrade "Värmlandsengelska" har tagit honom många varv runt jordklotet och han har både köpt och sålt häftigaste sortens bilar trots det sällsamma tungomålet.

En gång, långt efter skoltiden, möttes Per och den strikta engelskaläraren igen. Han hade blivit intendent på museet i Arvika.

– Han kom fram till mig, harklade sig och sa: "Du Per, jag har funderat på en sak. I skolan kunde du inte ens säga ja eller nej på engelska. Men du har klarat dig rätt bra ändå."

Från vänster, dottern Pia, Per Eklund, sonen Per-Anders, sambon Kerstin och dottern Karin.

FOTO: TONY WELAM



Familjen är viktig för Per

● **ATT VARA INTERNATIONELL** motorsportstjärna innebär enormt många resdagar. Och eftersom **Per** även lägger mycket tid i verkstaden är han inte hemma och nöter särskilt mycket på tv-fåtöljen.

– Det har gått bra att ha familj. Fast i början var jag ju inte hemma så mycket.

Per-Anders och **Pia** har Per sedan sitt första äktenskap. **Karin** fick han tillsammans med **Kerstin**.

– Jag är ju inte hemma så mycket nu heller. Men när jag träffade Kerstin gick det lättare. Hon var intresserad och har följt med på många resor till olika länder och tävlingar.

Faktum är att Kerstin även har åkt kartläsare åt Per, i Svenska Rallyt 1994. Tävlingen ingick inte i VM det året, men väl i SM och konkurrensen var hård. Herrskapet åkte Lancia Delta HF Integrale och låg femma totalt efter 14 sträckor (halva tävlingen). Därefter tvingades de bryta med motorfel.

Per-Anders har alltid varit djupt involverad i sin pappas satsningar. Han har teknisk examen och sköter den dagliga ruljansen i verkstaden i Arvika. Och han tar även hand om den moderna biten, vilket Per inte har ett uns intresse för.

– Jag kan absolut ingenting om Facebook och sådant. Jag bryr mig inte ens. För mig räcker det att veta vilken dag det är och vad klockan är.

– Titta på ungdomarna i dag. De håller bara på med sina telefoner. Det kommer knappt aldrig hit någon längre och ber om att få titta i verkstaden och på mina bilar.

Yngsta dottern Karin har också hängt med på en mängd biltävlingar och evenemang kopplat till motorsporten. I dag är hon jurist och har två små döttrar.

– Kanske tar de över verksamheten här, kommenterar Per halvt på skoj och halvt på allvar.

– Tjejer kan vara riktigt bra på att köra bil. Minns **Michèle Mouton**!

I mörkret på sista morgonetappen åkte Blomqvist av lite lätt. Eklund startade efter honom.

– Jag kom som fan mot den svängen och han hade precis kommit ur snödrivan, men den jäveln hade släckt ljuset för att lura mig av vägen. Som tur var anade jag något, slog av lite, klarade mig samtidigt som han förlorade någon minut. Då var ju rallyt avgjort. Per/**Björn Cederberg** vann över **Stig/Hans Sylvan**.

– Stig var stjärnan i teamet. Hade vi ny motor eller något, fick han alltid tillgång till sådant först.

Under en annan vintertävling, i finska

Rovaniemi, åkte Stig först på vägen. Eftersom det var mycket nysnö var det lättare för den som åkte tvåa, att åka fort i spåren.

– På transporten in till en lång tiomilsträcka såg jag plötsligt tidskontrollen, men ingen Blomqvist. När vi var framme smög han upp bakom. Då hade han backat in i ett vedskjul för att vänta in oss.

Nu tvingades Eklund starta först i snömodden.

– Jag var totalt vansinnig och körde fullt överallt. Till slut for jag av och Blomqvist blåste förbi när vi stod och skottade i mer än 30-gradig kyla. Den gången drog Stig längsta sträet.

Bröllopskonvoj med de Rooy

● **UNDER PER EKLUNDS** tidiga rallycrosskarriär var den nederländske åkerientreprenören **Jan de Rooy** och hans äldre bror **Harry** några av de svåraste konkurrenterna. De var sällan sams och Per minns ett tillfälle när det eskalerade på Valkenswaard-banan. Det var A-final och bortåt 20.000 åskådare på läktarna.

– I finalen hade jag kört ihop med Harry och längre bort på banan hade **Stig Blomqvist** kroat ihop med Jan. Harry var förbannad på mig och skulle slå ihjäl mig. De välbärgade nederländarna åkte högersturt och en ursinnig Harry sprang fram till Eklunds bil och slet upp högerdörren.

– Som tur var satt ju jag på vänstersidan och hann ur. Bröderna lämnade området och lät bilarna stå. De kom väl tillbaka på natten och hämtade dem.

Fast de var vänner ibland. När Jan skulle gifta sig fick Per en inbjudan att komma till bröllopet i Eindhoven.

– Han ville att jag skulle ta med rallycrossbilen, med två stolar i. Konstigt tyckte jag, men när vi kom dit var många kända rallycrossförare där med sina bilar. Vi fick köra bröllopskonvoj genom stan, med poliseskort, upp till kyrkbacken i Eindhoven.

Ett tag senare var det rallycrossduell igen. Nu på Estering i tyska Buxtehude.

– Vi hade väl kört ihop så han var sur. När jag kom ut och skulle köra nästa heat kastade han en skiftnyckel mot min bil i hårnålskurvan.

När de Rooy var färdig med rallycross skapade sig den nederländska släkten ett stort namn inom maratonrallyn som Paris-Dakar, i lastbilsklassen.

Eklund trivdes med besvärliga utmaningar som Bandamarallyt i Elfenbenskusten. 1981 och 1982 blev han tvåa i tävlingen. Bilden är från 1983 då han kom trea med Toyotas Grupp B-bil, Celica Twincam Turbo, lotsad av Ragnar Spjuth.

FOTO: THOMAS LINDBERG



Lite skillnad mot "Knäckebrödssvängen"

● **PER PRATAR GÄRNA** om sina äventyr i svårbemästrade rallyn som "Bandama", "Safari", "Hong Kong-Peking" och "Himalayarallyt".

– Första gången jag körde Bandamarallyt i Elfenbenskusten var 1980, med **Hans Sylvan** som co-driver. Vi blev sjua totalt. Sedan körde jag den tävlingen tre gånger till och kom på pallen varje gång.

Dessa tävlingar innebär garanterade äventyr för besättningarna. Det händer alltid något där.

Ett år skulle 80 mil genom djungeln avverkas mitt i natten. Ett tropiskt oväder med skyfall och åska gjorde inte saken enklare. Trots att det var mitt i natten gjorde korselden av blixtar att det såg ljus ut.

– Jag körde av en drivaxel och klafsade ut i lervällingen för att byta. Verktygen hade jag i en läderväska bredvid mig. Men det regnade så in i helvete att den flöt iväg.

Han kom vidare. En timme senare stod hela startfältet fast i den västafrikanska vildmarken när träd hade blåst ner framför dem.

– Då försökte jag tjäna placeringar genom att köra förbi kön. Men efter ett improviserat förarmöte där ute, bestämdes att den som kom först hit, får åka vidare först, när vi väl kan köra. Så jag fick ju backa tillbaka.

1980 och 1981 körde Per tävlingar för Toyota i Sydafrika. Det var politiskt känsligt på grund av apartheid.

– Det blev ett jåkla liv. Jag tvingades åka till Förenta Nationerna i New York för att göra avbön och lova att aldrig mer köra där.

Ett år i Safirallyt havererade Pers bil så oljan sprutade ur den.

– När vi stod där rusade nyfikna människor omkring och plötsligt kom en lokal polisbil.

I villervallan kröp Eklund under polisbilen, skruvade ur pluggen och tömde den på olja som han hällde i sin bil för att kunna komma vidare. Det är nog preskriberat nu.

Och att tävla i hårt kommuniststyrda Kina var inte helt enkelt. Bara träningen var ett äventyr i sig.

– Kina var ju ett väldigt stängt land så vi åkte i konvoj från Hongkong till Peking. Tre zoner skulle passeras med ny poliseskort i varje zon. Jag minns att **Björn Waldegård** var så trött att han sov sista biten medan hans kartläsare körde.

Inte heller maten var någon succé i Kina.

– Nej! Den gick inte att äta. Men **Bruno Berglund** var med som kartläsare åt **Stig Blomqvist**. Och han hade släpat med sig konservburkar hemifrån. Vi var som hundar och åt resterna efter dem.

Maten som fanns att få i de avlägsna byarna i Afrika vågade de inte heller äta.

– Men där fanns faktiskt kall Coca-Cola i byarna. Och de spelade Abba, minns Per.

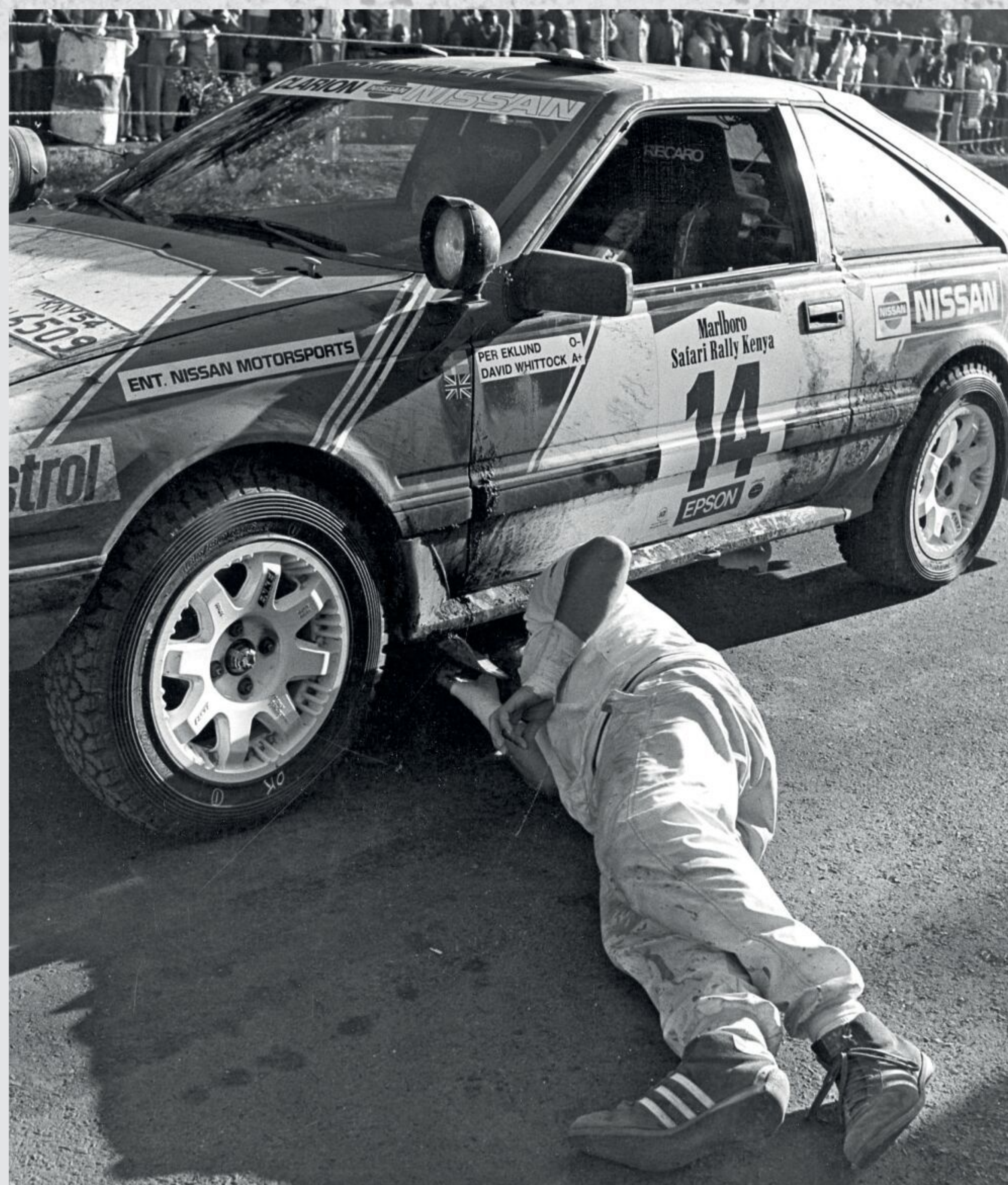
Fast när de passerade gränsen mellan Kenya och Uganda utsattes tävlingsbilarna för stenkastning.

Trots utmaningarna trivdes Per, och de flesta andra förare, i Afrika.

– Det dammade och regnade in i bilarna. Och alla djur. Elefanter, ormar och lejon. Ibland åkte vi sicksack mellan benen på giraffer. Du vet, man ser inte dem mellan träden.

Eklund sitter tyst en stund. Ler för sig själv och säger plötsligt:

– Det var lite skillnad mot att åka "Knäckebrödssvängen" här hemma.



I Safirallyt 1988 körde Per en Nissan 200SX. Bilden togs klockan sju på lördagsmorgonen, strax före en tidskontroll. Eklund inspekterar en trils-kande styrning och lyckades reparera styrsnäckan på en kvart. Sedan blev han och Dave Whittock trea. FOTO: BILSPORTS ARKIV

0,44 mm från succé i brittiska VM-rallyt 1987

• **BRITTISKA RAC-RALLYT** avslutade VM-säsongen 1987. Efter 47 specialsträckor återstod bara 27,41 km långa Grizedale. **Per Eklund/Dave Whittock** låg på en sensationell andraplats med sin privata Audi Quattro. **Juha Kankkunen**, Lancia, höll en säker ledning

och bakom Eklund lurpassade **Stig Blomqvist**, Ford, bara fem sekunder efter.

Per tog i så mycket han orkade. Blev tvåa på slutsträckan och lämnade Blomqvist 36 sekunder bakom.

Vid slutmålet firade Eklund. Men jublet fastnade i halsen.

– Stig, eller Ford-teamet, hade lämnat in en protest mot oss. Det blev efterbesiktning och då konstaterades att röret till en inloppsport i mitt insugsrör var 0,44 millimeter för stor.

”Rätttegången” hos Internationella bilsportförbundet i Paris kostade Per

150.000 kronor och han blev utesluten ur tävlingen.

– Som tur var tog min sponsor, **Ralph Grill**, notan. Men det var en enorm besvikelse att bli av med pallplatsen. Jag har kvar det där insuget fortfarande. Plomberat.

Audi Quattron som Per Eklund bland annat körde i RAC-Rallyt 1987 köptes inför 1988 av Lars-Erik Torph. Det var med den bilen Lars-Erik blev trea totalt i Svenska Rallyt 1988.

FOTO: TONY WELAM



AUTORACING

SNABBA LEVERANSER • STORT LAGER • FRAKTFRITT ÖVER 1000 KR



sparco



Sabelt



stilo



SIMPSON



LifeLine



EBC BRAKES
RACING



POWERFLEX
Black Series



Gulf



FERODO
RACING



K&N
SUPERIOR AIRFLOW.
SUPERIOR PERFORMANCE.

AUTORACING.SE

Följ oss på sociala medier!

@Autoracing

SVENSK BILSPORT

Partner till Svensk Bilsport

Riktiga rivaler retas rejält

● **FÖR ATT FÅ FANSEN** att stå på tå och samtidigt nå maximal medial uppmärksamhet finns få saker som är bättre än fullt utvecklad rivalitet mellan två konkurrenter.

När både **Per Eklund** och **Kenneth Hansen** tävlade på högsta internationella nivå i rallycross var deras horn i sidan till varandra väldokumenterat. Per beskriver först lite tvekande herrarnas relation:

– Vi är väl kompisar och så.
Kompisar? Kåkar ni julbord ihop?
– Nej, inte mycket! Vi har alltid bråkat och kört på varandra. Ingen av oss har gjort fel, tycker vi själva.

En midsommarhelg hade rallycross-cirkusen slagit läger för en EM-runda på Irland. Någon hade skapat en slags midsommarstång av ett träd och Pers livskamrat, **Kerstin**, hade pyntat med blommor och bjöd på saft och bullar.

– Det var som ett stort barnkalas för alla svenska team. Alla dansade och sjöng

”Små grodorna” och allt det där. Utom jag och Kenneth. Vi satt tysta på var sin sida bordet.

På den tiden körde även **Tommy Kristoffersson** rallycross-EM. Och hans son, **Johan**, var enligt Per alltid sugen på att ställa till med hyss.

– En gång hade Hansen köpt ett nytt, fint depåtält. Jag kommer inte ihåg vid vilken bana vi var. Men det var regnigt, lerigt och vi stod fem meter från varandra i depån.

Johan Kristoffersson kom förbi-sladdande på sin cykel när Per fick syn på honom och sa:

”Du, försök göra en skitfin sladd, mot tältduken där borta.”

– Det bara sprutade lera på hela sidan på det nya tältet och så fick han några kronor för det, minns Per med ett skratt.

Arvika är inte särskilt stort. Men där finns sedan många år två stora team. Eklund och Kristoffersson.

– Kristoffersson och jag äter ju inte heller direkt hemma hos varandra. Vi har haft många fighter genom åren. Fast vi har hjälpt dem, bland annat med att bygga om den bilen som Johan vann RallyX Nordic med.

Rivalitet mellan olika förare har många gånger skapat tidningsrubriker när det annars kanske inte skulle ha skrivits något alls. Det har uppskattats bland fansen, och säkert även hos sponsorerna.

14-faldige Europa-mästaren i rallycross, **Kenneth Hansen**, och **Per Eklund** utvecklade en äkta rivalitet på banan. Det fick båda att ställa upp för en utmanande fotosession 1999.

FOTO: TONY WELAM

EM-rundan på norska Lyngås 1999 vanns av Eklund som sedan säkrade sitt första, och hittills enda, EM-guld i sporten.

FOTO: BILSPORTS ARKIV



Eklund rankar EM-guldet 1999 som en av höjdarna

● **RALLYCROSS** skapades 1967, som ett spektakulärt event. Sportgrenen fick fotfäste när RAC-rallyt ställdes in samma år, på grund av mul- och klövsjukan. Året därpå körde **Per Eklund** sin första rallycross-tävling, i Nederländerna. 1971 bjöd SMK Hedemora in till den första svenska tävlingen. Den vanns av Per Eklund!

Sedan dess har sporten legat honom varmt om hjärtat. Och värmlänningen har

noterat stora framgångar. Sex EM-medaljer varav en guld och 23 SM-medaljer varav sex guld.

– Rallycross är kul, utbrister Per. Du måste ha ordning på grejerna, veta var på banan du kan köra om och det krävs även lite rackarspel.

Han har krigat mot många riktigt stora och prisbelönta namn, som **Kenneth Hansen**, **Martin Schanche**, **Olle**

Arnesson, **Michael Jernberg**, **Tommy Kristoffersson**, **Ludvig Hunsbedt**, **Jean-Luc Pailler** och många fler.

Efter EM-silvret 1998 var Eklund fast besluten att slåss om guld 1999. Detta med sitt specialbygge som konstruerats hemma i Arvika. En Saab 9-3 T16 4x4.

Per vann säsongspremiären i Tjeckien. Sedan ledde han hela året, utan att vinna tävlingar, fram till den näst sista, drama-

tiska, deltävlingen i norska Lyngås utanför Drammen.

En massrock efter dryga varvet eliminerade flera bilar, bland annat huvudkonkurrenten om titeln, Hansen.

Bara tre bilar kunde delta i omstarten och då vann Eklund ganska enkelt. Framgången rankar han som en av sina största bredvid Svenska Rally-triumfen 1976 och de två segrarna i Pikes Peak.

MG Metro 6R4 Grupp B är en av otaliga bilar Per har tävlat med. Andra udda skapelser var Triumph TR7 V8, Nissan Micra Turbo, Fiat Ritmo och VW 1500.

FOTO: TONY WELAM

Mångårigt sponsorsamarbete

● **RALPH GRILL** var vd för bilstereotillverkaren Clarions svenska försäljningsbolag. Han kom att bli en av **Per Eklunds** viktigaste samarbetspartners under många år. De båda utvecklade också en livslång vänskapsrelation.

Allt började med att Clarion stöttade Saabs rallyteam. När Saab avvecklade sin

tävlingsverksamhet blev Ralph personlig sponsor åt Per.

– För honom handlade det om mycket mer än en dekal på bilen. Han var alltid på plats när jag tävlade i Sverige och länderna häromkring. Även efter hans pension höll vi kontakt eftersom hans intresse och personliga engagemang i bilsporten levde kvar.

Per tävlade med många gula bilar dekorerade med den japanska bilstereotillverkarens logotype.

Till exempel den EM-vinnande Saaben, Grupp B-monstret MG Metro, Lancia Delta Integrale, Subaru Impreza, Audi Quattro och Pikes Peak-bilarna.

Ralph avled 2011, 74 år gammal.

Flygresan med Frank Tundo

● **KENYANSKE** storbonden **Frank Tundo** blev naturligtvis bra kompis med **Per Eklund**. Tundo bodde långt uppe i norra Kenya, dit det knappt fanns farbara vägar. Han flög sitt eget propellerplan, havsfiskade, var polare med landets president och han körde rally. Självklart var han specialist i Safarirallyt som han körde 14 gånger och som bäst blev sju totalt ett år.

1992 körde Per Safarirallyt med **Johnny Johansson** som co-driver i en Subaru Legacy. I samband med den tävlingen frågade Tundo om svenskarna ville hänga med hem till honom, när han skulle betala ut lön till sina anställda på gården.

– Vi åkte med hans plan och någon timme efter att vi lyft från Nairobi frågade Frank om vi var sugna på frukost.

– Då gick han ner, skrämde undan några zebbor med planet och landade på en gräsplätt. Sedan körde han propellerplanet uppför någon grusväg, till ett stort hus där han kände någon som stekte ägg åt oss.

– Efter maten blev vi ombord igen, vinglade nerför grusvägen och lyfte för vidare flight hem till honom. Där stod hans anställda på led och fick kvittera sin löning med sina fingeravtryck.

Per skrattar och skakar på huvudet åt minnet.

– Han är för go. En riktig cowboy som inte är rädd för något!

Värt att nämna är att Franks son, **Carl Tundo**, körde Safarirallyt 2021 med en VW Polo R5 och blev nia totalt.

Rally & Racing PRENUMERERA



SOM PRENUMERANT FÅR DU FLERA FÖRDELAR

- Du får rabatter på entréer
- Du får tidningen bekvämt hem i brevlådan
- Du får exklusiva erbjudanden
- Du betalar mindre än de som köp av lösnummer

Starta din prenumeration på
rallyracing.se/prenumerera



I samband med finska VM-rallyt 1987 ansåg ordningsmakten att Eklund kört lite för fort på en transportsträcka. "Ibland kändes det som att de var ute efter svenskarna. Hemmaförarna fick köra hur de ville", kommenterar Per. FOTO: THOMAS LINDBERG

Pikes Peak i amerikanska Colorado är en av världens mest mytomspunna biltävlingar sedan 1916. Starten sker på 2.862 meters höjd. Två mil och 156 kurvor senare sker målgång på 4.301 meters höjd. Dikena är på sina ställen kilometerdjupa.

FOTO: BILSPORTS ARKIV

Prestigefyllda Pikes Peak toppar allt

• **COLORADO SPRINGS**, USA, den 4 juli år 2000.

Efter 11 minuter och 21 sekunder korsade **Per Eklund** mållinjen högt uppe på Pikes Peak, som klassegrare i extrema "Open-klassen". Det i sig är en stor framgång. Men vägen dit, från verkstaden i Arvika, är ett av Sveriges mest effektiva motorsportprojekt genom tiderna.

Biltillverkaren Saab hade hållit sig borta från motorsport i många år. Trots det körde Per Eklund rallycross-EM framgångsrikt, med sin egen hembyggda Saab. 1999 tog han EM-guld och då fick nog det anrika svenska företaget lite dåligt samvete för att inte ha ställt upp särskilt mycket för Per. Som tack för hans trogna insatser bjöd de honom på en fri start i ökända backtävlingen Pikes Peak.

– De tänkte nog att jag skulle åka över till USA, hyra en bil och köra. Men i verkstaden började vi fundera på att det vore bättre att bygga en egen bil.

Saab tyckte det var okej. Enda kravet var att bilen skulle se ut som en Saab.

Varken Per eller hans "bonnpöjker" hade varit på Pikes Peak. Än mindre hade de erfarenhet av vad den tunna luften på

berget gör med en bil. Dessutom var budgeten knapp.

Med fem veckor kvar tills bilen måste skeppas till USA byggde de en jigg med EM-bilen som mall. Rörramschassit skapades efter klurgubbarnas egna tankar. Inte minst med hjälp av tidigare road racing-föraren och tekniska geniet **Leif "X:et" Ahl**, också från Arvika.

Per for till England för att få de svårhanterliga T45-rören bockade efter en hjälplig skiss.

"Vi har inte så mycket ritningar och snabel-a här, utan vi tar det ur skallen", kommenterade Per i dokumentären "Amerikabilen" som SVT har visat.

Motorgurun **Tommy Karlsson** på Troll-speed byggde motor med en egenhändigt konstruerad simulerad bromsbänkskörning i tunn luft. Han lockade fram 760 hästar ur tvålitersmotorn.

De tekniska reglerna i "Open-klassen" får plats på ett vykort. Gör vad du vill, nästan.

Fem veckor går fort för den som vill bygga en vinnarbil för okända förhållanden, helt från grunden. Per aktiverade varenda människa han kände i Arvika. Alla som

"Jag ångrar absolut ingenting!"

• **ATT SUMMERA** en tävlingskarriär som pågått i bortåt sex decennier är inte enkelt. Men Per har ett enkelt svar:

– I alla år har jag lyckats göra det roligaste jag vet. Har rest runt hela världen, fått mängder av minnen och känner allt och alla.

Värmlänningen har tävlat med fler bilmärken och modeller än de flesta andra. Utöver rutan till höger har han bland annat kört häftiga Lancia Stratos, Lancia 037, Opel Ascona 400, Rover och Peugeot. Han har många medaljer, men har också varit med om vurpor.

– Sammanlagt har jag gjort fler än 150 varv på taket, säger Per och ler illmarigt.

Så sent som sommaren 2021 körde han EM i SuperCar under VM-helgen på Höljesbanan. Det inhoppet kan vi tacka pandemin för.

– Restriktionerna gjorde att det var svårt att få biljett till banan. Då bestämde vi oss för att ställa upp och tävla, för skojs skull. För då fick vi fem entrébiljetter!

Sedan 1964 har han kört rally, rallycross, backe och racing. Bland annat. Blir det fler starter som förare?

– Det är inte säkert. Kanske. Vi fortsätter driva firman, jag och min son **Per-Anders**. Vi hjälper andra team med allt möjligt skruvande och vi har våra två VW Beetle SuperCar som vi har byggt här hemma. De kan eventuellt hyras ut kommande säsong.

– Jag var 13 år när jag hoppade av skolan och började jobba som lärling på en bilverkstad. Nu är jag 75 år och får ut 9.500 i pension varje månad. Men jag har haft tur med bra folk omkring mig och jag har fått vara med om mycket. Jag ångrar absolut ingenting!



alla vätskor kokade. Men Per vann klassen och satte nytt backrekord i sin klass.

Två år senare byggde Arvika-gubbarna en ännu extremare Saab för "Unlimited-klassen". Där är allt fritt, enda regeln är att du inte får ha ljuddämpare!

Den gången var ärkerivalen **Stig Blomqvist** med och utmanade, i en mittmotoriserad Ford RS200.

Per vann igen. Den här gången var nog största vinsten att han lyckades vara före Stig.

Fotnot: I BilSport 12/2003 finns ett nio sidor långt reportage om Eklunds Pikes Peak-satsning, författat av Gunnar Ljungstedt.

kunde starta en svets ombads komma till verkstaden.

Under byggperioden hann Eklund dessutom bränna iväg till Portugal och vinna en EM-tävling i rallycross.

De sista dygnet sov teamet i princip ingenting. Några minuters ryggsläp i något hörn i verkstaden, några tuggor hämtpizza och sedan fortsatta skruva.

Bilen kom till USA i tid. Men reservmotor och en mängd delar hann inte fram. Och vid ett test i backen, sköt Eklund Saab-motorn.

– Då var det cirkus. Vi åkte till flygplatsen och köpte alla väskor vi kunde hitta för att flyga hit motordelar i både handbagage och incheckat.

Att lära sig den två mil långa klättringen går inte. Och vädret kan skifta enormt mellan start och mål. Dessutom får föraren knallstark sol rakt i ögonen i vissa partier. Plus att det inte bara är bilen som lider av den tunna luften. Även föraren chippar efter andan. Många kör med syrgas. Det gjorde inte Per.

Vid målgång var han helt slut. Och bilen var ännu mer slut. Luftfiltret smälte och ramlade in i turbon, kopplingen rasade och

Per Eklund – historik rally-VM

- **VM-starter:** 83 st mellan 1973–1997.
- **Första VM-starten:** Svenska Rallyt 1973.
- **Senaste VM-starten:** RAC-rallyt 1997.
- **En delseger i VM:** Svenska Rallyt 1976.
- **Sträcksegrar i VM:** 73 st.
- **Pallplaceringar i VM-tävlingar:** 13 st mellan 1973–1989.
(Sverige 2:a 1973, 1:a 1976, 3:a 1984, och 2:a 1989), (Elfenbenskusten 2:a 1981, 2:a 1982, och 3:a 1983), (Finland 3:a 1980), (Nya Zeeland 2:a 1982), (Portugal 2:a 1982), (Safari-rallyt 3:a 1988), (Storbritannien 3:a 1984), (Österrike 3:a 1973).
- **18 bilmodeller i VM:** Saab 96 V4 – 10 starter, Saab 99 – 10 starter, Audi Quattro – 9 starter, Lancia Delta – 8 starter, Toyota Celica 2000 – 8 starter, Triumph TR7 – 6 starter, Subaru Legacy – 5 starter, Porsche 911 – 4 starter, Toyota Celica Twincam – 4 starter, MG Metro 6R4 – 3 starter, Nissan 200 SX – 3 starter, Nissan March – 3 starter, VW Golf – 3 starter, Subaru RX – 2 starter, Toyota Celica RA40 – 2 starter, Datsun 160J – 1 start, Fiat Ritmo 75 – 1 start, Saab 900 – 1 start.

- **10 kartläsare i VM:** Dave Whittock (GBR) – 22 starter, Björn "Kapten" Cederberg (SWE) – 19 starter, Ragnar Spjuth (SWE) – 15 starter, Hans Sylvan (SWE) – 11 starter, Jan-Olof Bohlin (SWE) – 6 starter, Johnny Johansson (SWE) – 5 starter, Bo Reinicke (SWE) – 2 starter, Anders Olsson (SWE) – 1 start, Bruno Berglund (SWE) – 1 start, Rolf Carlsson (SWE) – 1 start.

• Rally-VM instiftades 1973. De första fyra åren kördes bara märkesmästerskap. 1977 och 1978 korades de bästa förarna till vinnare av "FIA Cup for Rallydrivers". Första officiella VM-titeln delades ut 1979.

Fler framgångar:

- 2 SM-guld i rally: 1978 och 1989.
- 6 SM-guld i rallycross: 1990, 1996, 1997, 2000, 2004 och 2011.
- 1 EM-guld i rallycross: 1999.
- 1 NM-guld i rallycross: 1978.
- 1 SM-guld i backe: 1991.
- Brittisk Grupp A-mästare i rally: 1984. Plus fler brittiska titlar.
- Vinnare av Pikes Peak: 2000 och 2002.
- Bilsport Award, Årets Rallycross-förare: 2000.
- Stora Grabbars Märke: 1973.



BILSPORT
Rally & Racing
En tidning från Albinsson & Sjöberg

BÄSTA PRENUMERANT!

**Ta del av fina
erbjudanden
via mejl och
mobiltelefon**

Gå in på hemsidan,
bilsportrallyracing.se,
logga in på Mina sidor
och fyll i mejladress
och mobilnummer



Stöter du på problem längs vägen?
Ring kundtjänst på tel. 0455-30 29 30
eller mejla kundservice@fabas.se

BILSPORT AWARD 2021

Sedan mer än 20 år har BilSPORT Award delats ut i syfte att hedra svenska framgångar och även att stötta talangfulla juniorer i sin karriär. Nu är det dags igen! Mottagarna i varje sportgren är utsedda av en jury och nu får du rösta på vem du vill se som Årets Senior och Årets Junior.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT)

FOTO: MICKE FRANSSON



ÅRETS RALLYFÖRARE/CO-DRIVER

**P-G Andersson, Årjäng/
Anders Fredriksson, Årjäng**

"En besättning med stor rutin och ett väloljat team kan uträtta stordåd.

Under året har de mött god konkurrens och där dominerat tyngsta klassen i rally-SM."



ÅRETS RACINGFÖRARE

**Marcus
Ericsson,
Kumla**

"I sitt tredje år i amerikansk racings högsta elitskikt befäste han sin ställning som en av toppförarna. Två racesegrar och en slutlig sjätteplats i IndyCar talar sitt tydliga språk."

FOTO: CHRIS OWENS

ÅRETS RALLYCROSSFÖRARE

Johan Kristoffersson, Arvika

"Striden om VM-guldet var öppen ända fram till finalen. Där visade han beslutsamhet och kyla när han säkrade sin fjärde VM-titel med minsta möjliga marginal."



FOTO: FIA WORLD RALLYCROSS

ÅRETS DRAGRACING- FÖRARE

**Mathias Färm,
Örebro**

"Rockmusikern som tonsatte årets SM i Stock/Super Stock. I en direktavgörande tävling på anrika Mantorp Park kvalade han trea och hade därefter ordning på nerverna och tog SM-guld."



FOTO: STEFAN BOMAN

FOTO: OLIVER SOLBERG MEDIA OFFICE

ÅRETS RALLYJUNIOR/CO-DRIVER

**Oliver Solberg, Mitandersfors/
Elliott Edmondson, Storbritannien**

"Debutsäsongen som fabriksförare i WRC-klassen kunde inte ha avslutats bättre. Femma totalt i VM-finalen lovar mycket gott inför framtiden på högsta internationella nivå."

FOTO: JOEL GRANFORS RACING

ÅRETS RACING- JUNIOR

**Joel Granfors,
Eskilstuna**

"Redan under sin första säsong i internationell formelbilsracing visade han högsta klass. En seger och åtta pallplatser resulterade i slutlig fjärdeplats i brittiska Formel 4-mästerskapet."

ÅRETS RALLYCROSS- JUNIOR

**Klara Andersson,
Löberöd**

"Att ta SM-guld i en av de allra mest deltagarstarka klasserna kräver en förartalang utöver det vanliga. Dessutom har hon imponerat internationellt och visat att hon är ett ämne för framtiden."

FOTO: SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET

ÅRETS DRAGRACING- JUNIOR

**Emelie Svensson,
Sundsvall**

"Vid säsongens avslutande tävling i Söderhamn avgjordes SM i junior dragster. Fyra förare hade chans på guldet. Den helgen var hon vassast och vann tävlingen samtidigt som hon säkrade SM-titeln."

FOTO: STEFAN BOMAN

ÅRETS KARTING- FÖRARE

**Noah Milell,
Kristianstad**

"Med nästan sex sekunders marginal vann han VM-tävlingen på hemmabanan Åsum Ring utanför Kristianstad. Där korades 21-åringen till världsmästare i KZ-klassen."

FOTO: THOMAS LINDBERG

Bilsport Award-juryn

FABAS

SL Sjöberg – ordförande,
Emanuel Gylling – sekreterare och Mikael Johansson.

GRENEXPERTER

Tomas "Gullabo" Jansson – rally
Johan Carlstedt – rallycross
Thomas Johansson – racing
Stefan Boman – dragracing
Thomas Lindberg – karting

Så röstar du på dina favoriter!

Den 22 januari skulle Bilsportgalan arrangeras på Louis De Geer Konsert & Kongress i Norrköping av motorförlaget Albinsson & Sjöberg och Svenska Bilsportförbundet. På grund av nya restriktioner är **Bilsportgalan framflyttad, preliminärt till mars månad. Tills vidare är omröstningen öppen.**

Gå in på www.bilsport.se/award och gör ditt val!



Nellie Karlsson och Jonas Kruse.

FOTO: TEAM NYBE

Team Nybe byggde om laguppställningen

● **I ÅR STARTAR** småländska Team Nybe med tre bilar i svensk rallysports tyngsta klass, Internationella 4WD.

Jonas Kruse steppar upp från 2WD-Toyota Corolla till den Ford Fiesta R5 som **Åkesson** körde i fjol. Nu med **Nellie Karlsson** i högerstolen.

– Att få chansen att köra denna bil är helt magiskt, man får hålla sig i ratten för att inte ramla ur bilen. Det ska bli riktigt kul att åka ihop med Nellie som har imponerat på mig, så passionerad, målinriktad och seriös med sitt kartläsarjobb. Vi kommer skynda långsamt.

Karlskrona AK:s **Jonas Åkesson** med co-driver **Martin Holmdahl** fortsätter sitt samarbete, nu i en Skoda Fabia R5.

Chribbe Haglund, SMK Nyköping, byter co-driver och får nu sällskap av **Mikael Kjellgren** i sin Fabia R5.

Ny junior i teamet blir **Albin Nordh**, Ydre MK, i en Ford Fiesta Rally4.

– När jag nu fått den här chansen känns det som jag kan få den lilla extra pushen jag behöver för att sy ihop säcken, så siktet är inställt på ett SM-guld i den alltid tuffa Internationella 2WD-klassen.

FOTO: AUDI COMMUNICATIONS MOTORSPORT



Ekström/Bergkvist bäst av Audi-förarna i Dakarrallyt

● **DAKARRALLYT** i Saudiarabien blev en stor framgång för **Mattias Ekström** (bilden) och hans navigatör **Emil Bergkvist**. Duon tog en etappseger och ytterligare två topp tre-resultat för att slutligen bli nia totalt och bästa Audi-ekipage i nya RS Q e-tron. Totalt vanns den ökända ökentävlingen av **Nasser Al-Attayah/Mathieu Baumel**, Toyota Gazoo Racing.

För Mattias Ekström blev succén ännu större tack vare att hans eget team, EKS, blev etta och tvåa i T3-klassen, med förarna **Francisco "Chaleco" López** och **Sebastian Eriksson**.

Sebastian gjorde sitt första Dakarrally och navigerades av holländaren **Wouter Rosegaar**. Duon körde en Can-Am Maverick X3-bil.

Sundahl klar för Kågered i Carrera Cup

● **FYRFALDIGE** Porsche Carrera Cup-mästaren **Lukas Sundahl** kommer göra en satsning på en femte titel i mästerskapet. Detta i samarbete med Micke Kågered Racing som gör debut i Porsche-serien.

– Att få med Lukas som förare betyder otroligt mycket för oss. Den rutin och respekt som Sundahls för med sig hoppas jag ska färga av sig på hela teamet, säger Kågered.

– Det passar extra bra att ta sig an nya Porsche 911 GT3 Cup (992) i ett nytt, proffsigt team med stor erfarenhet och koll på läget. Det ska bli roligt att se vad detta kan leda till, kommenterar Lukas.

Risk för förändrad papperskvalitet

● **TIDNINGENS** papperskvalitet kan komma att förändras på grund av stor omställning i branschen och därmed svårigheter att få tag i tryckpapper.

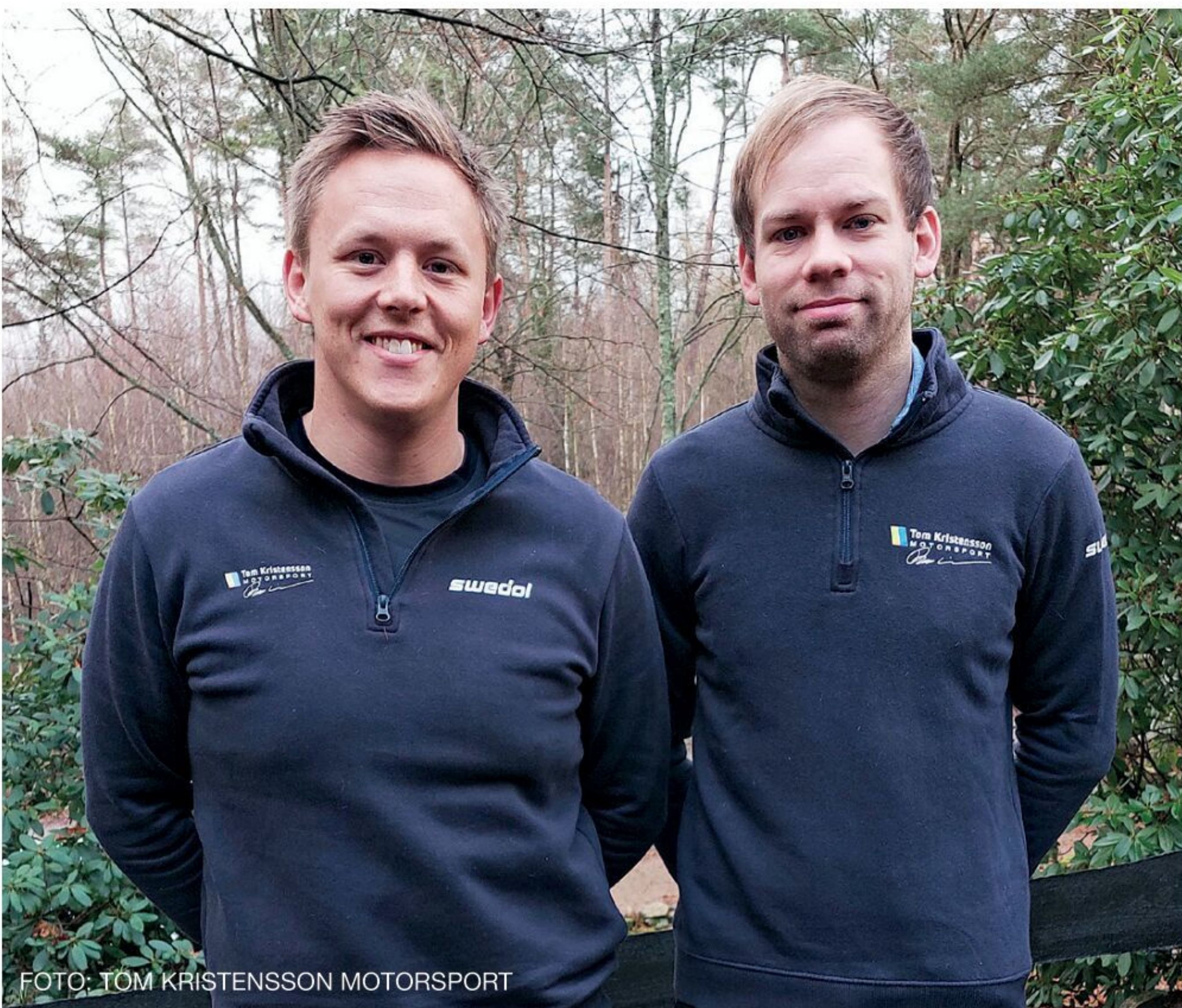


FOTO: TOM KRISTENSSON MOTORSPORT

Tom och Andreas i samarbete

● **SMK HÖRBYS** Tom Kristensson jobbar intensivt med att få ihop en intressant 2022-säsong.

Klart är att fjolårets co-driver, **David Arhusiander**, lämnat satsningen av personliga skäl. Den platsen tas i stället av **Andreas Johansson**, som fram till och med i fjol läste noterna åt **Mattias Adielsson**.

– Att börja jobba med Tom känns kul och motiverande. Jag ser honom som en stark och driven person som lyckats väldigt bra med sina satsningar, säger Andreas.

Komplett VM-säsong för Andersson

● **EFTER ETT LYCKAT** inbrott som co-driver åt britten **Gus Greensmith**, i 2021 års VM-final, står det klart att svensken **Jonas Andersson** får komplett säsong med Gus 2022. Duon ska starta samtliga VM-race i år för M-Sport i nya Ford Puma Rally1.

Den 45-åriga svensken är en av världens mest rutinerade co-drivers med 166 VM-startar från 2002 till och med 2021. Senast han åkte hel VM-säsong var 2015 i samarbete med Mads Østberg.

I karriären har Jonas huvudsakligen läst svenska och norsk/svenska noter. Men att växla över till engelska lär inte innebära några problem för värmlänningen.

Kartingnytt

✓ **Hannes Morin** lyckades bäst av de svenska Rotax-förare som kvalificerat sig till världsfinalen i Sakhr, Bahrain. Hannes slutade tvåa i elklassen E20. **Mathilda Olsson** startade sju i finalen, men bröt.

✓ Nytt i FIA:s mästerskapsupplägg 2022 är bland annat att Internationella Supercupen för KZ2 döps om till KZ2 World Cup. Enhetsdäcken blir Vega i OK Junior, MG i OK och LeCont i KZ, KZ2 och Academy.

Ny ledning i Internationella bilsportförbundet

● **EFTER TOLV ÅR** som president för Internationella bilsportförbundet, FIA, lämnade fransmannen **Jean Todt** posten som president. Fredagen den 17 december valdes i stället **Mohammed Ben Sulayem**, Förenade Arabemiraten, som ny högsta bas för FIA.

Samtidigt valdes SBF:s generalsekreterare **Anna Nordkvist** till vice president för FIA. Hon blev därmed första kvinna på den positionen. Anna fortsätter även sin tjänst på SBF.

Dennis Rådström tar en paus

● **EFTER JVM-SILVER** (2018) och JVM-brons (2019) som främsta meriter har **Dennis Rådström** från Torsby beslutat att ta en paus från rallytävlande på professionell nivå.

Under fjolåret var planen att etablera sig i SM-seriens högsta klass, med en VW Polo R5, för att sedan sikta vidare utomlands. Men en krasch redan i säsongens andra deltävling fick Dennis och co-drivern **Johan Johansson** från Söderköping att avsluta satsningen i förtid.

– Flera faktorer ligger bakom beslutet att ta en paus. Jag ska inte lägga av, men behöver hitta ny energi för att komma tillbaka, hälsar Rådström.

Co-driver Johan tar i stället plats bredvid **Isak Reiersen**, Östmarks MFF, som SM-satsar i internationella 2WD-klassen.



FOTO: MICKIE FRANSSON

Kristoffersson tog historisk titel

● **VECKAN FÖRE JUL** säkrade **Johan Kristoffersson** (bilden) och förarkollegan **Molly Taylor** slutsegern i nya Extreme E-serien. Finaltävlingen kördes på en militärbas i brittiska Dorset.

Slutligen hamnade Johan och Molly på samma slutpoäng i tabellen som **Sébastien Loeb/Cristina**

Gutiérrez. Guldet tilldelades den svensk/australiska duon tack vare fler delsegrar under säsongen.

En fight i fighten var att Kristoffersson/Taylor tävlar för Nico Rosbergs team medan Sébastien/Cristina kör för Lewis Hamilton.

Johan har haft en enastående säsong där han säkrat

fyra mästerskapsvinster. VM, SM och RX Nordic i rallycross, samt nu Extreme E.

– Ett helt otroligt år. Och särskilt att vinna två titlar med samma poäng som konkurrenterna, i VM och Extreme E. Svårt att säga vilken titel som smäller högst, funderade Johan.



FOTO: EXTREME E MEDIACENTRE



FOTO: RED BULL CONTENT POOL

Max Verstappen historisk F1-mästare

● **FORMEL 1-SÄSONGEN 2021** blev en dramatisk tvekamp mellan sjufaldige världsmästaren **Lewis Hamilton**, Mercedes, och **Max Verstappen**, Red Bull.

Inför finalen på Yas Marina Circuit i Abu Dhabi den 12 december låg de båda på exakt samma poäng i VM-tabellen.

Nederländaren Verstappen tog pole före britten Hamilton. Racet utvecklades till en högtintressant duell mellan de båda. Med åtta varv kvar hade Hamilton en

någorlunda behaglig ledning. Då kraschade Williams-föraren **Nicholas Latifi** vilket föranledde gulflagg.

Med ett varv kvar släpptes fältet iväg och med fräschare däck tog det bara några kurvor innan Verstappen passerade Hamilton och körde i mål som racesegrare och världsmästare.

Detta var Verstappens första VM-titel och även första VM-titeln i Formel 1 för en nederländare.

Mercedes säkrade sitt åttonde raka guld för konstruktörer.

Racet i Abu Dhabi blev också finländaren **Kimi Räikkönen**s sista framträdande som Formel 1-förare. Sedan 2001 har han gjort 350 Grand Prix-startar, vunnit 21 tävlingar, stått på pallen 103 gånger och blivit världsmästare en gång (2007). Finalen tvingades han dock bryta efter 25 varv, med bromsproblem.



FOTO: PRIVAT/PRESSRELEASE

Co-driver-stipendiat Victor Johansson

● **26-ÅRIGE** Victor Johansson, Ryds MK, är den trettionde stipendiaten i **Thomas Carlssons Minnesfond**.

Minnesfonden förvaltas av Katrineholms Motorklubb, och utser årligen ett stipendium till en ung och lovande co-driver.

Han har fått goda omdömen som en mycket tight och fokuserad codriver, men också en kille som bjuder på sig själv och sitt positiva sätt.

Johansson har läst noter åt många snabba chaufförer. Sedan 2019 har han åkt med SMK Hörbys **Victor Hansen** och de båda har nått fina framgångar för Team Nybe, såväl internationellt som nationellt.

WRC-säsongen 2021 på 240 sidor

● **DAVID EVANS** och Colin McMaster tar dig med på en rafflande resa genom VM-säsongen i rally 2021. 459 fantastiska bilder och initierade texter på engelska och tyska täcker det mesta du behöver veta om rally-VM.

Dessutom får du en hyllning till **Hannu Mikkola**, det bästa från Extreme E samt rapporter från ERC, tyska, brittiska och amerikanska rallymästerskapet.

Du hittar ditt exemplar av "Rallying 2021 – Moving Moments", för 49,90 euro, på www.mckleinstore.com.

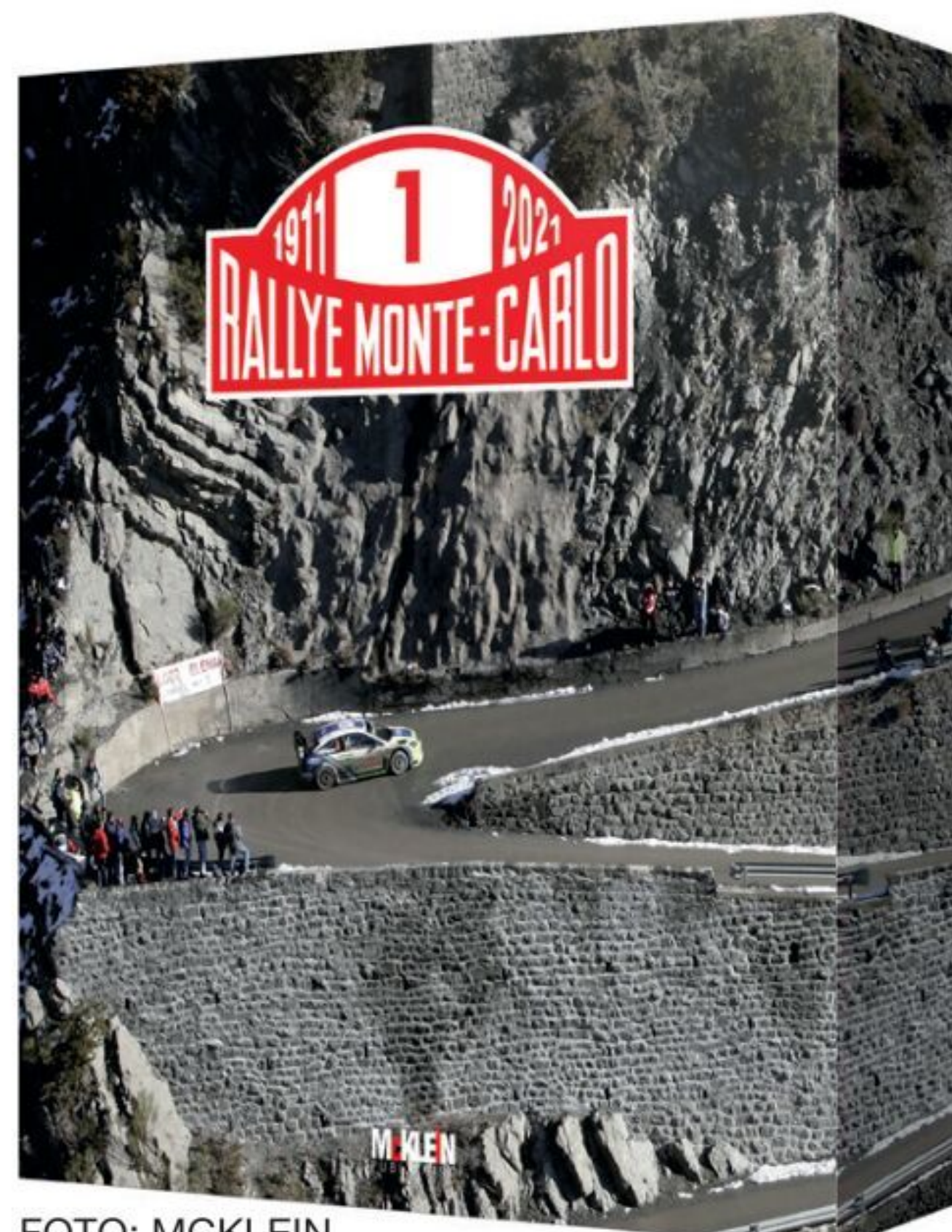


FOTO: MCKLEIN



FOTO: MCKLEIN

Den stora boken om Monte Carlo-rallyt

● **FÖR SAMLAREN** är den här boken något alldeles extra. En tung pjäs på 400 sidor plus stabilt hårdfodral. 540 bilder och texter på engelska, tyska och franska, som innehåller allt om Monte Carlo-rallyt. Fakta, siffror och anekdoter.

John Davenport, Colin McMaster, Michel Lizin och Reinhard Klein har gjort ett gediget jobb när de sammanställde 90 Monte Carlo-rallyn från 1911-2021.

För 99,90 euro blir boken din och du beställer via www.mckleinstore.com.

1300 RallyCup laddar med packat schema

● **FÖRE DETTA** "Suzuki Cup" får i år, tack vare en ny cupsponsor, namnet Racepart Sweden 1300 RallyCup.

De tävlande får ett hektiskt schema med fyra vinterarrangemang i tät följd och därefter sex tävlingar i sommar.

Med goda samarbetspartners, enhetsdäck och fint samar-

bete med arrangörerna bedömer cupledningen med att serien är kostnadsmässigt hållbar för de flesta.

Dessutom beskrivs tävlingsmomentet fortsatt öppet för alla med poäng för varje start, varje sträcka förarna placerat sig på och extra poäng för målgång, förutom sedvanliga poäng för placeringen.



FOTO: RED BULL CONTENT POOL

Tuff luftduell mellan Travis Pastrana (t.v.) och Timmy Hansen (t.h.).

Svenska framgångar i USA

● **AMERIKANSKA** Nitro RX-serien blev ännu jämnare än VM-serien 2021. Efter fem deltävlingar stod amerikanska Subaru-förarna **Travis Pastrana** och **Scott Speed** som etta och tvåa, på samma poäng. Och bara en poäng efter, på en slutlig tredjeplats, landade **Timmy Hansen**. **Kevin Hansen** blev fyra.

Svensk seger blev det däremot i "vi som vill upp-klassen", NRX Next. Här blev **Casper Jansson** slutlig segrare och hans teamkamrat **Martin Enlund** slutade trea.

Racing med Mattias Persson

2022 – släpper det nu?

● **ETT NYTT ÅR ÄR HÄR**, och på förhand ser mycket ut att bli sig likt. Januari månad har bjudit på en start som följer i den anda vi blivit vana vid numera, med ett fortsatt fokus på coronapandemin, nya restriktioner och fler inställda evenemang.

Kalla mig obotlig optimist, men ändå känns det som att vi fått en bättre start i år. Att läget nu totalt sett är mer hanterbart. Samhället har anpassat sig till det nya normala, som det så populärt benämns, och är inte lika sårbart mellan smittotopparna. Utrullningen av vaccinationsprogrammen har onekligen hjälpt till.

Även om smittspridningen varit hög nu under vinterloven, och även om pandemin tragiskt nog fortsätter att skörda sina offer, hyser vi väl alla ett gemensamt hopp om att 2022 ändå blir året då vi på riktigt slår oss loss ur pandemins klor. Att viruset förvisso finns kvar i vår närhet, men att vi kommit tillräckligt långt i bekämpningen utav det för att det inte längre ska inskränka våra liv.

VAD MOTORSPORTEN anbelangar tycker jag mig se en väsentlig skillnad jämfört med för 12 månader sedan. Nu är i princip alla man känner vaccinerade – jag med – och samtalen kretsar inte alls på samma sätt kring sjukdomen. Visst fortsätter vi som sagt att påverkas, och året har börjat med fortsatt inställda tävlingar på sina håll, men nu är tonläget klart mer likt det som rådde 2019 och 2020 (innan pandemin bröt ut). Nu planeras det för fullt för det sportsliga, snarare än för en överhängande, direkt risk för att saker och ting inte ska bli av.

Det är skönt att vi kommit till den här punkten nu. Det inger hopp, förstås. Vi har tillsammans tagit oss igenom en riktigt mörk och tung period och börjar nu se ljuset.

På racingsidan har jag stora förhoppningar om 2022. Det kan bli ett riktigt kanonår för svensk motorsport. Vi står redan nu, bara någon vecka in på det nya året när detta skrivs, med svenskar i fina slaglägen runt om i världen och i Europa. Kort sagt kan man säga att det egentligen inte är någon, åtminstone i de mer högprofilerade internationella sammanhangen, som har försämrat sin position jämfört med i fjol (med reservation för en eller två som ännu inte offentliggjort sina planer).

MARCUS ERICSSON och **Felix Rosenqvist** får fortsätta att bära fanan i den absoluta spetsen för svensk racing i år också. Båda två fortsätter i IndyCar, där Mackan i fjol fick något av ett genombrott med två segrar och en fin sjätteplats totalt. I år fortsätter han på samma bana med Chip Ganassi Racing, där hans aktier internt i teamet säkerligen stärkts efter 2021. Ännu bättre utgångsläge i år, alltså.

Felix, å sin sida, äntrar sin andra säsong hos Arrow McLaren SP – med stora förhoppningar om att den kontinuiteten ska ta honom tillbaka till toppen av fältet efter ett minst sagt mödosamt fjolår. Om den hypotesen stämmer, och det hårda arbete som gjorts för att forma bilen mer efter hans tycke har givit resultat, lär vi få se något helt annat därifrån i år.

Där bakom fortsätter samtidigt det lite yngre gardet att avancera på respektive håll i sin egen klättring mot racingtoppen. Allt som allt, ett Sverige på frammarsch – det lär bli full gas även 2022!



Kristianstad bäst i världen

● **VID INTERNATIONELLA** bilsportförbundets (FIA) prisceremoni i Paris, helgen före jul, fick Kristianstad Kartingklubb ta emot en mycket prestigefylld utmärkelse, nämligen "Världens Bästa Arrangör 2021".

På plats för att ta emot priset fanns Kristianstad KK:s **Magnus Hedman** och **Jesper Håkanson**.

Barth tar plats hos Østberg

● **PATRIK BARTH** tar över platsen som ordinarie co-driver hos VM-satsande norrmannen **Mads Østberg**. Detta stod klart vid nyåret då Østbergs co-driver sedan slutet av 2017, **Torstein Eriksen**, beslutat att läsa åt **Andreas Mikkelsen** inför säsongen 2022.

Barth har sedan 2017 samarbetat med Østberg där han gjort grus- och isnoter åt honom.

Försäljning Servicecenter

Rörbärarmar
Flockning m.m.

Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

Färdigt burkit
Volvo 940 grH 15.190:-

Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbtsafety.se
www.kbtsafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB

NYHETER 2022!

Ny serie 16V motorer. 330+HK
Senaste MDS EVO motorer.
2150 insprutarmotor.

Nu äntligen
motorfäste
för 940 med
bakflytt o rakställd,
komplett kit!

"För dig som vill ha det värsta!"

JB-ENGINE SWEDEN AB
Skrikarhyttan 315,
713 92 Gytterby, Tel. 070-215 45 96
www.facebook.com/JBengine

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2022!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



– Försäljning av Reiger Suspension
– Uppdatering, service och reparationer
av all tävlingsfjädring



Mikael Gustafsson +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör –

Klubb och Tävlning

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömqvist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se.

Micael Ljungström (t.v.) och Johan Heggblad (t.h.).



Återanvändningsbanan i Eskilstuna

● **SAKTA MEN SÄKERT** växer den fram. Den nya motorsportanläggningen, GTR Motorpark, precis i utkanten av Eskilstuna.

– 2022 är ett byggår. 2023 ska det gå att åka på banan, säger **Johan Heggblad**, på GTR Motorpark och förklarar att ledordet i projektet är återanvändning.

Att hitta ekonomi i byggandet genom att ta hand om kasserat material tycks här vara en framgångsfaktor.

Till exempel är grunden till bullervallen skapad genom att man grävt jordbassänger, lagt en specialduk i botten och fyllt på med den ohämmat växande växten parkslide, ny specialduk och därefter sju meter material. Där under kommer parkslide att bli utan näring och dö ut.

– Vi bygger upp en miljökompetens och med det en ny bild av oss i stället för att bara vara en drifting- och motorklubb. Det är en del i tricket till miljökontoret när de säger att det ska vara kompetent personal. Nu har vi det tack vare det vi gör och de personer som finns i organisationen.

– Vi har en 100 procent ren anläggning. Vi får ta emot de två renaste nivåerna av material här. Allt annat är inte tillåtet hos oss, säger Heggblad och ger ett exempel.

– Vanlig blå lera och lera är nästan alltid

rent material men värdelöst att bygga med och ingen som vill ha, så det är bra att ta emot. Så kan man hitta en metod att ta emot blålera och få den att torka ut och bli stabiliserad igen, då kan du ha den i botten på en gräsmatta. Långt ner helst. Så höjer du banan bredvid så slipper du kostnader för att gräva och fylla på, menar Heggblad som letat resurser för att kunna få till den här formen av byggnation.

– Vi har anställt en miljöchef som kan ge mig förutsättningarna för att ta emot material mot betalning. Under bygget blir vi en mottagningsstation och det hjälper oss ekonomiskt att bygga den anläggningen vi vill ha.

Heggblad ger ännu ett exempel på hur de återanvänt material:

– Ta rivningen av Eskilstuna lasarett som exempel. Med hjälp av NCC:s sorteringsmetod kunde vi ta till vara 80 procent av rivningsmassor som var planerat att gå till tippen. Detta kommer att ligga under det som blir den färdiga banan. Vi fick in 25.000 ton material som vi kunde bygga med och man nollade i praktiken våra kostnader vilket var vår målsättning så det var jättebra för oss.

Att det ska bli en tävlingsbana är självklart. Men företaget tittar även på andra saker att tillföra området. Det byggs för att

kunna ha mässor och stora konserter på området. Och det pratas om att skapa förutsättningar för att bygga hotell på området.

Projektledningen tänker att fordonsindustrin kommer vara en stor del av den framtida verksamheten. Tester, utveckling, kanske premiärkörningar.

Arbetet med miljö och återanvändning kommer inte räcka till 100 procent för att få banan klar. Kalkylen är att det behövs cirka 20 procent nya ekonomiska medel. En av dem som klivit in i projektet är **Micael "Ljungan" Ljungström** som sedan 1991 äger Ferrita.

Han förklarar vidare.

– Vi är trygga i att säga att vår kompetens räcker hit. Nu behöver vi fylla på med stöd för framtida steg. Utmaningarna förändras över tiden. Nu har vi byggt och kört grävmaskiner i flera år. Sedan kommer man upp på FIA-regler med säkerhet och juridik och annat. Därefter behöver vi komma närmare marknaden. Vi ska sälja det här och upplevelserna i det som ett eventområde och en mötesplats för andra att verka och använda och då blir det en annan organisation och struktur. Kan vi ta in den typen av kompetens också så kommer det bli ännu bättre, säger Micael Ljungström.

Det närmar sig öppning för en ny motorsportanläggning i Sverige.



Tävla i virtuell bilsport under SM-veckan i Piteå

● **SM-VECKAN** i Piteå avgörs 23 till 28 mars. Svensk Bilsport har fyra sporter med: rally, rallycross, crosskart och virtuell bilsport. Virtuell bilsport kommer köra sin final på plats live i SVT. För att ta sig till finalen i Piteå kvalar man hemifrån. Kvalen körs över tre tisdagar med start den 25 januari.

Upplägget bygger på det koncept som vi använde oss av när virtuell bilsport var med på SM-vecka i Sundsvall 2019, som även det sändes live i SVT.

Samtliga kvaltävlingar kommer kunna sändas från studion i Bromma och kommer kunna ses live på SBF-play.se och Svensk Bilsports Facebooksida.

SM i iRacing avgörs, där förarna kommer tävla i TCR-bilar. Kvalen körs med start den 25 januari på Lime Rock Park. Andra kvaltävlingen är 8 februari på Knockhill Racing Circuit och den tredje och sista kvaltävlingen avgörs på Red Bull Ring den 22 februari.

Därefter får de 12 bästa komma och köra finalen i SM-veckan på plats i Umeå.

MABI – Svensk Bilsports nya hyrbilspartner

● **SVENSK BILSPORT** har tecknat avtal med en ny hyrbilspartner. Det är företaget MABI som nu ansluter till skaran av samarbetspartners för Svensk Bilsport. Hos MABI kan du hyra personbilar, minibussar och transportbilar i flera prisklasser och utrustningsnivåer. Hyr från ett dygn upp till ett år. Som medlem i Svensk Bilsport får du 10-15 % rabatt på MABI:s webbpriser. Använd kampanjkod: SBF-15.



SENSOR ALARM

Fri licens från Sensor Alarm

● **MISSA INTE** Svensk Bilsports partner Sensor Alarms exklusiva licenserbjudande om en kostnadsfri licens.

Du hittar all information på, <https://www.sensoralarm.se/bilsport/>

Bilsportgalan 2022 flyttas framåt i tiden

● **BILSPORTGALAN 2022** som skulle genomföras nu i januari kommer att flyttas fram till ett senare datum. Detta på grund av de senaste restriktionerna som regeringen kom med under måndagen.

Lördagen den 22 januari var planerad som en fest i bilsportens tecken med den årliga Bilsportgalan. Men med de restriktioner som kom från den svenska regeringen under måndagen har vi, efter samråd med vår medarrangör Förlags AB Albinsson & Sjöberg, beslutat att flytta fram Bilsportgalan 2022.

– Det är naturligtvis jättetråkigt, jag hade verkligen sett fram emot en helg för att hylla våra framgångar. Men med de restriktioner som nu gäller för större inomhusaktiviteter och den smittspridning som pågår i samhället kan vi inte genomföra en Bilsportgala. Men galan är inte inställd utan framflyttad och vi hoppas kunna genomföra den till våren så att vi kan premiера

våra framgångsrika förare och ledare från 2021, säger **Anna Nordkvist**, Svensk Bilsports Generalsekreterare.

Exakt när den nu framflyttade Bilsportgalan kommer att genomföras är ännu inte klart, men det arbetas för att få till ett datum i mars.

– Det är vår målbild att vi ska kunna ha den i mars, men allt är ännu inte bekräftat. Det är fortsatt Norrköping som gäller och vi måste säkerställa att det finns tillgång till lokaler och boende under de dagar som vi nu tittar på att flytta fram galan till, säger **Jörgen Ekwall**, marknadschef på Svensk Bilsport och projektledare för Bilsportgalan.

Med anledning av beslutet att flytta fram Bilsportgalan kommer det till de som redan köpt biljetter ges ett val om att behålla dessa till den flyttade galan, eller om återköp med pengarna tillbaka önskas. Mer information kommer till anmälda deltagare så snart som möjligt.

Officiellt från sbf.se

Vecka 49

Kungörelse

Utmärkelser

Följande mottagare har tilldelats en utmärkelse för 2021:

Bertils Kanna

Skillingaryds MK.

Svensk Bilsports Resestipendie

Kenneth Ax, Säffle MC, och Marie Andersson, SMK Örebro.

Årets Bilsportare

Noah Milell, Kristianstads KK.

Årets Bilsportledare

Lars Grennberger, Linköpings MS.

Årets Klubbledare

Anders Dahlgren, SSK.

Årets Ungdom

Klara Andersson, SMK Hörby.

Årets Ungdomsledare

Sandra Nyström, Tidaholms MK.

Kungörelse

Förtjänsttecken

Stora Grabbars & Tjejers Märke

255 – Alexander Hagberg, Wäxjö MS, (Radiostyrd Bilsport)

256 – Mikael Johansson, Ludvika MS, (Rally Co-driver)

257 – Ulf Granberg, Falkenbergs MK, (Racing)

258 – Felix Rosenqvist, KAK Motorsport, (Racing)

Racing

Förändring av licenser

Tidigt i år ingav Racingutskottet (RA) ett förslag till Förbundsstyrelsen (FS) om förändring av förarlicenskategorierna inom racing innebärande att vi tar bort enskilda kategorin Formel, varför både Racing och Formel inryms under en kategori = Racing.

Förslaget godkändes av FS (se § 135 i FS-protokoll 09/2021) att gälla från kommande årsskifte 2021/22. Efter presentation för, och kommunikation med Historiska utskottet, enades vi om att göra motsvarande förändring för historiska förarlicenskategorierna. Sammantaget kommer kategorierna fr.o.m. 2022 att se ut som följer: Förarlicenskategori Racing resp. Formel – blir Racing. Förarlicenskategori Historisk Standard resp. Formel – blir Historisk Racing.

Avgifter

Avgifter 2022

Ett flertal av avgiftslistorna för 2022 har nu publicerats och kvarstående listor kommer att publiceras inom kort. Listorna finns att ladda ned från hemsidan på följande adress: [sbf.se/vartforbund/Styrandedokument/Avgifter/](https://www.sbf.se/vartforbund/Styrandedokument/Avgifter/)

Vecka 50

Rallycross

Reviderade tekniska regler

Reviderade tekniska regler rallycross 2150 och 2400 2022–2024 finns nu publicerade: [sbf.se/Regler/Rallycross/](https://www.sbf.se/Regler/Rallycross/)

Regler

Tekniska regler

Nu finns tekniska regler för 2022 publicerade, för grenarna drifting, racing, rally och rallycross. Du kommer till sportgrenarnas respektive regelsida via följande länk: [sbf.se/Regler/](https://www.sbf.se/Regler/)

Rally

Uppdaterad SM-kalender 2022

Rally-SM

7-8 jan, North Rally, NMS Boden

26-28 maj, South Swedish Rally, Föreningen SSR

10-11 juni, Rally Arvika, MK Team Westom

12-13 aug, Natkröken, Fagersta MK

2-3 sep, Västrallyt, SMK Trollhättan

Rally-SM asfalt

23 apr, Hedemorasprinten, Hedemora MK

1 maj, Hässleholms GP, Hässleholms MK

14 maj, Uddevalla City Race, BMK Uddevalla

18 juni, Seffle City Motor Challenge, Säffle MC

24 juli, Rally Kristianstad, Kristianstads MK

Rally-SM grus

9 juli, Mästarmötet, Älmhults MK

30 juli, Skilling 5, Skillingaryds MK

27 aug, Karlskronapokalen, Karlskrona AK

10 sep, YRC-Sprinten, Vallentuna MK

8 okt, Rally Xplosion, Västerås MS

Föreningar

Förening utträder

Följande har beviljats utträde ur SBF:

Vadstena Rally Racing Club

Tidigare föreningsmedlemmar med giltiga tävlings- och funktionärslicenser måste göra en ansökan om byte till en förening som är medlem i SBF för att kunna nyttja sina licenser.

Vecka 51

Gemensamma regler

Uppdatering

Gemensamma regler 2022-2024 - Bulletin har uppdaterats med en regeländring av regel publicerad i Gemensamma regler 2022-2024.

Läs mer i Bulletin: [sbf.se/Regler/](https://www.sbf.se/Regler/)

Vecka 52

Inga officiella meddelanden.

Vecka 01

Inga officiella meddelanden.

Vecka 02

Racing

Isracing 2022

Racingutskottet har fastställt mästerskapskalendern i isracing 2022 enligt nedan.

5 mars, Kramfors MSK

12-13 mars, Kalix MK

20 mars, Robertsfors MS

26-27 mars, Morjärvs MS

Folktrace

Flertal uppdateringar!

11 januari publicerades ett flertal uppdateringar vad gäller folktracereglementet. Dessa avser såväl teknik som tävlingsregler och förarens personliga utrustning. Se allt på [sbf.se](https://www.sbf.se) – Officiella meddelanden.

Rally

Regler 2022

Rallyutskottet vill förtydliga eftersom frågor inkommit angående vilka regler som gäller från 2022 så länge publicerade regler benämns "2021".

Vi hänvisar till Gemensamma regler G 1.0, speciellt rad 3 enligt nedan:

"3. Dessa sportgrensregler gäller fr.o.m. på respektive sida angivet revideringsdatum och tills vidare. Ändring av reglerna kan införas efter publicering i SBF:s officiella organ."

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 28 januari 2022 – 27 mars 2022.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF första veckan i januari 2022.

Bilorientering

19-20 feb, Kalvsvik-snurren, Grimslövs MS

Folktrace

28-29 jan, SMK Hälsinge

29 jan, Lindströms Mini Snow Cup, Filipstads MC

5 feb, Vinterracet, Likenäs MK

12 feb, Andra chansen, Borlänge MK

12 feb, Midvinterracet, Hällefors MK

18-19 feb, SMK Hälsinge

26 feb, Vintertävlingen, Malungs MK

26 feb, Andra chansen, MK Kopparberg

18-19 mars, Marsracet, Västerås MS

19 mars, Ö-Racet, Tjörns. MF

25-26 mars, Våffelracet, Eskilstuna MK

26 mars, Vårfajten, Skillingaryds MK

Racing

5 mars, SM Isracing #1, Kramfors MSK

12-13 mars, SM Isracing #2 & #3, Kalix MK

20 mars, SM Isracing #4, Robertsfors MS

26-27 mars, SM Isracing #5 & #6, Morjärvs MS

Radiostyrt

30 jan, Klubbmästerskap 2, MS Race-House RC Sjöbo

12 feb, Indoor Buggy Masters, Tomelilla MK

12-13 feb, LRP Challenge, Furulunds RC-Klubb

26 feb, SSIC, Wäxjö MS

27 mars, Klubbmästerskap 3, MS RaceHouse RC Sjöbo

Rally

29 jan, Trötängasprinten, Härjedalens MS

29 jan, Skutskärsratten, Skutskärs MS

29 jan, Vännäs-Plåt Rallyt, Vännäs MK

29 jan, Bäckasnurren, Kolsva MS

29 jan, Rally Treskerundan, MK Team Treske

4-5 feb, Tierpsrundan, MK Tierp

4-5 feb, Gällö Skog Rallyt, Jämtlands MK

5 feb, Midvintersprinten, Hällefors MK

11-12 feb, LBC-Ruschen, Lima MS

12 feb, Hörneforsrundan, Umeå AK

12 feb, Örnskölden, Örnsköldsviks RK

13 feb, Valöpokalen, Östhammars MK

19 feb, Utrikesrundan, MK NordJämten

19 feb, Vinterpokalen, Sandvikens MK

19 feb, Långviksmonrundan, Örnsköldsviks RK

19 feb, Kopparsvängen, MK Kopparberg

24-26 feb, Rally Sweden Historic, Föreningen Svenska Rallyt

24-27 feb, Rally Sweden, Föreningen Svenska Rallyt

26 feb, Gestrikekannen, Järbo MK

5 mars, Skutskärsratten, Skutskärs MS

5 mars, Lappnatta, Kalix MK

5 mars, Kärleksstigen, Ragundalens RC

11-12 mars, LBC-Ruschen, Lima MS

26 mars, Motor-Events Sprinten, Tjörns MF

27 mars, TUSS, Kullings MS

Drivers Open

6 feb, Falköpings MK

Uthållighet

19 feb, 6-timmars, SMK Söderhamn

Regularity

12 feb, KMS Sprinten, Kolsva MS



Efter första "stora" SM-guldet:

Hampus har mer på gång

Ända sedan rallydebuten 2017 har Hampus Jakobsson tagit guldmedaljer i olika serier. Högst värderar han 2021 års SM-seger i nationella 2WD-klassen. Ett mästerverk som han utförde med storebror Pontus i högerstolen.

Inför säsongen 2022 har Hampus ägnat mängder av tid åt förberedelser i verkstaden. Både med den legendariska vinnarbilen och ett nytt projekt ...

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

En minut kvar till start. Eftermiddagssolen lyste in genom vindrutan. Corolla-motorn mullrade lugnt på tomgång.

En sträcka återstod av SM-säsongen 2021. 4,2 kilometer torr och fin grusväg låg fram-

för Toyotans front. Nu skulle allt avgöras.

Den 15 sträckor långa SM-finalen utanför Klevshult hade utvecklats så att de tre topp ekipagen i nationella 2WD-klassen låg på exakt samma SM-poäng inför den sista, korta, sträckan!

Emil Karlsson/Jessica Larsson (Hällefors MK), Victor Karlsson/Jonas Magnér (Vimmerby MS) och bröderna Hampus och Pontus Jakobsson med SMK Nyköping som klubbadress.

HAMPUS HÖLL ledningen i tävlingen före Victor och Emil. Om alla tre kom att behålla sina placeringar skulle "Power Stage-poängen" på sista sträckan avgöra SM-striden. Fem extra poäng till sträcksnabbast, fyra pinnar till tvåan på sträckan och så vidare.

Ingen av de tre hade något SM-guld som senior sedan tidigare. Alla var lika hungriga, alla är erkänt snabba chaufförer och alla tre var medvetna om läget.

30 sekunder kvar. Hampus höll i ratten och vände sig mot sin co-driver, storebrorsan Pontus, och sa:

– Lyckas vi inte nu, så får vi fler chanser i karriären.

Nu efteråt påstår Hampus att han inte var särskilt nervös. Men situationen var sådan att vem som helst borde haft nerverna utanpå overallen.

Starten gick! Knappt två och en halv minuts inferno senare passerade Jakobsson mållinjen. De två andra som startat minuterna tidigare väntade spånt vid målet.

Klockan stannade. Protokollet avslöjade att alla tre rymdes inom 1,4 sekunder. Snabbast var Hampus, fyra tiondelar av

SM-finalen 2021, Skilling 500, kommer bröderna Jakobsson aldrig att glömma. Figheten om medaljerna avgjordes på absolut sista sträckan där det handlade om tiondelar av en sekund!



I den välordnade verkstaden ett par mil från Nyköping håller Hampus minutiös ordning på tävlingsbilen. Här finns dessutom ett pågående projekt. Och plats för fler pokaler.

► en sekund före Emil med Victor ytterligare en sekund bakom.

Hur mycket hinna någon göra på inte ens en och en halv sekund?

Pressen släppte från bröderna Jakobsson när de insåg att SM-guldet var säkrat, med näst intill minsta möjliga marginal.

– Jag har kört den här sträckan i huvudet hela dagen. Gång på gång. Och nu åkte vi så mycket vi bara kunde, utbrast Hampus.

Ytterst imponerande insats av alla tre som klarade pressen utan att åka av, utan att göra ett enda riktigt misstag. Och den här gången var marginalerna på Jakobssons sida.

NÄR VI TRÄFFAR Hampus och brödernas pappa Jocke i den rymliga och fräscha verkstaden en bit från Nyköping ler Hampus åt minnet från i höstas. Från fikabordet sneglar han ut mot den vita Toyota Corollan som står nyputsad mellan ett ännu lite hemligt projekt och den svenska flaggan med texten "SM-guld".

Den bilen har varit med om det här förr. Faktum är att Corollan med registreringsnummer KTH 963 har ett helt makalöst cv.

Toyota byggde tio Grupp H-Corollor 1998. Detta är första exemplaret. Året därpå tog Daniel Carlsson SM-guld med bilen. Två år senare blev Thomas Thunström svensk mästare med samma bil.

Säsongerna 2015 och 2016 körde Tobias Söderqvist hem två raka SM-guld med KTH 963 och nu, 22 år efter Carlsson, tog Hampus bilens femte senior-SM-guld. Förutom yttre delar är det dessutom i princip samma kaross, i alla fall bottenplatta.

– Bilen har historik tänker jag väl egentligen inte så mycket på. I alla fall inte när jag tävlar. Men bilen finns ju i mitt hjärta och jag vet inte om jag skulle klara av att sälja den, menar Hampus.

Storebror Pontus är inte på plats vid vårt besök. Han bor sedan en handfull år i Västergötland. Det var han som köpte bilen av Söderqvist.

– Vi har fått massor av värdefulla tips av Tobias och har på det stora hela samma inställningar som han använde, avslöjar pappa Jocke.

Pontus rattade Corollan till JSM-silver 2018. Därefter lämnade han förarkarriären för att få mer tid över för sin familj men behöll samtidigt kontakten med tävlandet genom att kliva in som ordinarie co-driver åt Hampus.

BRÖDERNA är uppväxta i den förtrollande motorsportvärlden. Pappa Jocke körde rally på 1990-talet och gjorde några år som rallycrossförare innan grabbarna fick börja tävla själva. 2008 blev Jocke tvåa i Svealandscupens 2150-klass.

Året därpå folkracedebuterade Pontus med den äran. Han totalvann juniorklassen i tre cuper!

Lillebror Hampus ägnade all fritid åt att hänga med pappa i garaget och givetvis vara med på tävlingar. Mamma Carina har också alltid funnits med, och finns med, i bakgrunden.

– Hon är jätteintresserad och står oftast för catering. Hade inte Carina varit lika engagerad som hon är hade det aldrig funkat att tävla och skruva så mycket som vi gör, berömmar Jocke.

Även brödernas respektive sambor, Jessica (Hampus) och Rebecka (Pontus), supportrar med hjärta.

Familjeteamet kompletteras av Jockes jobbarkompis, Lasse Wermelin, som lägger mycket tid i verkstaden och även är med och skruvar under tävlingshelgerna.

2012 intensifierades bilsportlivet för familjen Jakobsson. Då började Hampus köra juniorfolkrace samtidigt som Pontus rattade både folkrace och rallycross.

– Tror jag vann tio tävlingar första året och andra säsongen fortsatte lika bra. Men sedan hände något, minns Hampus.

Han berättar om Lumekfestivalen 2013 då han "bara" körde C-final.

Bilfakta

TOYOTA COROLLA GRUPP H

Årsmodell: 1998.

Effekt: 255 hk.

Transmission: Tractive växellåda med Fixit drivaxlar.

Bromsar: Alcon fram, AP bak.

Hjulupphängning: Reiger.

Fälgar: Braid.

Däck: Yokohama.

Vikt: 1.070 kg.

Bilen byggd av: 1998 av Leif Asterhag Bil AB.



"Bilen har varit med om det här förr. Faktum är att Toyota Corollan med registreringsnummer KTH 963 har ett helt makalöst cv."

– Jag hade satt jättehöga krav på mig själv och var riktigt bitter då. Men helgen därpå delade jag och farsan bil, bara på skoj, i Haninge. Då vann jag alla heat utom det första och då var det roligt igen.

Under samtalets gång poängterar Hampus gång på gång att

han tävlar för att ha kul. Han vill inte ha för tung press på sig.

Båda grabbarna nådde stora framgångar i folkrace och båda tog rallycrossguld som juniorer i Svealandscupen. 2011 stod Pontus högst upp på pallen och 2015 var det Hampus tur att segra.



Säsongen 2009 vann Pontus tre folkracecuper som junior! Mälarcupen, Stockholmsserien och Trollcupen.



Med en BMW som Philip Gehrman rattat tog Hampus hem Svealandscupen 2015 i rallycross som junior.



KTH 963 är en legendarisk bil i svensk rallysport. Bilen var Toyotas första när de presenterade sin safstning 1998. Därefter har detta exemplar tagit fem stora SM-guld med fyra olika förare.

Säsongen 2015 började Pontus köra rally. Tre år senare tog han sin främsta skalp som förare när han, med Corollan, blev silvermedaljör i den trimmade JSM-klassen för 2WD-bilar.

Även Hampus lockades av rally. Enligt honom själv främst för att det blir avsevärt mer tid bakom ratten i rally. Dessutom var varken han eller resten av familjen road av regeljusteringar i 2150-klassen. Till råga på allt gick han med ena handen i gips efter att ha brutit handleden under rallycross-SM i Tomelilla.

– När vi sålt rallycrossbilen såg jag flera rallybilar till salu på nätet. Plötsligt stod det en Grupp H-240 i garaget.

Hampus hann med någon sprint hösten 2016 innan rallytävlandet tog fart på allvar säsongen 2017. Redan första året vann han C-förare 2WD totalt i Svenska RallyCupen.

ETT ÅR SENARE hade han bytt bil och körde en Peugeot 208 R2 till JSM-brons.

Två framgångsrika SM-satsningar på rally i samma familjeteam tog på krafterna – och på ekonomin. Dessutom skulle Pontus bli pappa för första gången.

– Då var det dags att prioritera om i livet. Jag kände mig ganska nöjd med tävlandet och det blev ett naturligt steg att ägna mer tid åt familjen i stället.

Pontus skulle sälja ”Söderqvist-Corollan”, men innan dess lät han lillebror Hampus testa bilen ett par tävlingar hösten 2018. Pontus hade knappt åkt kartläsare förut, men hoppade in till höger för att stötta brorsan.

När SM-säsongen var över åkte de Varvloppet i Vara med Hampus R2-Pegga, och vann klassen.

Därefter stod Katrineholms Rally Gimmersta på programmet. Hampus debuterade med Corollan och Pontus navigerade. Bröderna vann klassen, blev femma totalt och snabbaste 2WD.

Fyllda av självförtroende hastade de vidare till Kil och Rally Killingen dagen därpå. Nu vann de klassen och kom tvåa totalt!

– Då kunde jag inte låta bli att köpa Toyotan av brorsan och renovera upp den inför 2019, berättar Hampus.

2019 BLEV ännu ett intensivt år för bröderna som hittat sina platser i gemensam bil. De åkte Svenska RallyCupen med Corollan och SM-serien med R2:an.

– Vi vann A2WD i SRC. Och fightades om SM-guldet i Otrimmat 2WD. Men på fredagskvällen i Rally Blekinge körde vi punka och förlorade tid till främste konkurrenten Pontus Lönnström.

SM-striden kom att avgöras på Power Stage, till Lönnströms fördel.



Framgångarna i skogen eller på banorna grundläggs i garaget. Det är pappa Jockes (t.h.) filosofi. Bra ordning på materialet skapar avsevärt mindre risk att bryta på grund av tekniska fel.



I Gästabudstrofén 2017 tog Hampus en överlägsen klassesger i C 2WD. Då lotsades han av Hasse Pettersson.

FOTO: MATTIAS LARSSON



Herrarna Jakobsson trivs mycket bra i den nationella 2WD-klassen och har ingen ambition att söka sig utomlands.

– Han åkte fortare än mig hela helgen, förklarar Hampus.

Inför 2020 hade R2:an avyttrats och bröderna tog JSM-guld samt senior-silver i SM-serien som stämpats till följd av coronapandemin.

Årets SM-säsong blev en framgångssaga sett till resultatet. SM-guld och på köpet juniormästare.

Men det var inte utan dramatik. Under den SM-lediga helgen mellan Rally Killingen och South Swedish Rally ville Hampus köra Nattkröken i Fagersta. Dels för att hålla tempot uppe och dels för att inleda tillfälligt samarbete med rutinerade co-drivern Mikael Johansson, från Ludvika. Pontus skulle bli pappa för andra gången och ville inte riskera att missa födseln.

– Då rasade motorn i Fagersta. Förvisso tur att det hände då, och inte i SSR. Men det blev stressigt, säger Hampus.

På söndagen var motorn urplockad och de kommande dygnet körde Hampus skytteltrafik mellan hemmet i Nyköping, verkstaden, Ultra Motors i

Södertälje och motorbyggaren Johnny Nylin i Askersund.

Sent tisdag kväll var motorn klar, och Hampus sänder extra tack till Johnny samt sin egen förstående arbetsgivare.

MIKAEL ÅKTE med Hampus i SSR och Snapphanerallyt. Då passade han även på att träna unge Jakobsson i att skriva egna noter.

– Brorsan och jag testade att göra egna för något år sedan. Men det blev pannkaka. Fast tack vare många goda tips från Micke har vi kommit igång med det nu och vi åkte SM-finalen på egna noter.

Bröderna trivs tillsammans i bilen. Båda är vinnarskallar och går in för tävlandet lika mycket.

– Pontus bidrar med erfarenhet eftersom han själv har kört. Och han har verkligen kommit in i notläsandet.

Hampus funderar lite och tillägger med ett underfundigt leende:

– Han kan vara sen någon gång, men det kan vara bra för mig, för då tänder jag till!

Pontus beskriver sin lillebror som en lugn och självsäker förare

Snabba fakta

PONTUS JAKOBSSON

Född: 1993-12-06.

Bor: Varnhem, cirka en mil utanför Skövde.

Familj: Sambon Rebecka, barnen Hugo och Saga.

Yrke: Säljare, Lidköpings Skog & Trädgård.

Hobby: Motorsport.

Klubb: SMK Nyköping.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Det mesta, allätare.

Läser: Bilsport Rally&Racing.

På nätet kollar jag: Nyheter och Blocket.

Äter gärna: God köttbit med hemgjord bea.

Dricker gärna: En kall öl.

Tre favoritprylar: Telefonen, husbilen och kaffebryggaren på jobbet.

Tävlingsdebut: Folkrace 2009, rallycross 2011, rally 2015.

Antal tävlingar: Cirka 250 st.

Favorittävling: Östersund Winter Rally.

Privatbil: Volvo V60.

Sportslig framtidsdröm: Fler SM-guld ihop med brorsan.

Styrka som co-driver: Fokuserad och lugn.

Kan jag bli bättre som co-driver: Finns alltid saker att förbättra. Behöver åka fler tävlingar för att få mer erfarenhet och trygghet i läsnigen.

Sponsorer: Samma som Hampus.

Meriter:

2011) 1:a Svealandscupen Rallycross (Junior)

2018) 2:a JSM Rally, Trimmat 2WD Sedan 2019 delar Pontus meriter med Hampus. Som co-driver.

med bra känsla för var gränserna går.

– Framför allt är han exceptionellt duktig på att förbereda bilen i garaget. Jag vet inte hur mycket tid han lägger där, men vi bryter nästan aldrig på grund av tekniska fel.

NÅGON UTLANDSSATSNING ser det inte ut att bli. Hampus förklarar:

– Förarmässigt klarar jag det nog. Men det är så mycket runtomkring, som jag vet att jag inte klarar. Jag siktar på att ha roligt och försöka hålla mig i rallytoppen i Sverige.

Bilbyte?

– Inte 4WD. Det vore säkert kul, men då måste det in en betydligt

större plånbok. Vi fortsätter med Corollan. Och i garaget har jag ett påbörjat Grupp H-projekt av en Nissan Sunny som vi kanske får ut till sommaren 2022.

Bröderna Jakobsson trivs i den nationella 2WD-klassen eftersom det brukar vara stora startfält, många som åker fort och teamet själva klarar att bygga och skruva bil för det.

De fortsätter i SM med målsättning att ta fler guld.

Men frågan är om det någonsin kommer bli en lika dramatisk uppgörelse om SM-medaljerna igen.

Årets guld, som de säkrade med fyra tiondelar av en sekunds marginal, kommer bröderna Jakobsson aldrig att glömma. ●



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

2018 var Corollan fortfarande "Söderqvist-orange". Pontus rattade hem ett JSM-silver med co-drivern Martin Andersson.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

SM-finalen 2019, Rally Blekinge. En punka grusade gulddrömmarna för Hampus och Pontus som åkte Peugeot 208 R2.



Snabba fakta **HAMPUS JAKOBSSON**

Född: 1997-04-28.

Bor: Nyköping.

Familj: Sambon Jessica.

Yrke: Mekaniker.

Hobby: Motorsport.

Klubb: SMK Nyköping.

Kartläsare: Brorsan Pontus.

Typ av noter: Siffer.

Musiksmak: Allätare.

Läser: Inget.

På nätet kollar jag: Blocket och Hemnet.

Äter gärna: Kött.

Dricker gärna: Mjölk.

Tre favoritprylar: Rallybilen, körkortet, verktygsskåpet.

Tävlingsdebut: Folkraace 2012, rallycross 2015, rally 2017.

Antal tävlingar: Cirka 180 st.

Favorittävling: East Sweden Rally.

Privatbil: VW Passat.

Sportslig framtidsdröm: Fler SM-guld.

Styrka som förare: Lugn.

Kan jag bli bättre på som förare: Skriva mer egna noter och få mer tillförlitlighet.

Sponsorer: MNE AB, Lidköpings Skog & Trädgård, Fyrkantens Ventilation, Bygg & Markelit, Nyköpings Bygg & Kakel, TVR Ventconsult, Södertörns Vakuum & Sanering, Gällo Timber, TJ's Hydraulservice, Sörmlands Service & Event, AD Butik Nyköping, Maskinprodukter Nyköping, Padrons Svets & Smide, Istrums Skogsentreprenad, SWE-Service Askersund, Yokohama/ PP Engineering, T.Månsson Transport, Järbo

Alltech.

Meriter:

2015) 1:a Svealandscupen Rallycross (Junior)

2017) 1:a Svenska RallyCupen C2WD

2018) 1:a SuperCupen Rally B-förare

2018) 2:a SuperCupen Rally Juniorer

2018) 3:a JSM Rally, Otrimmat 2WD

2019) 1:a Svenska RallyCupen A2WD

2019) 2:a JSM Rally, Otrimmat 2WD

2019) 3:a SM Rally, Otrimmat 2WD

2020) 1:a JSM Rally, Trimmat 2WD

2020) 2:a SM Rally, Trimmat 2WD

2021) 1:a SM Rally, Nationella 2WD

2021) 1:a JSM Rally, Nationella 2WD

Annonsera i Fyndbörsen!

✓ **Enkelt**
- annonsering sker
i ett enda steg!

✓ **Finns både i
pappersform
och digitalt!**

✓ **Inspirationskälla
för seriösa
motorentusiaster!**

49:-

för annons både i
tidning och på nätet!



Fler annonser på www.fyndborsen.com

Annonsera på

www.fyndborsen.com

J-tech

Med erfarenhet från fabriksteam som rally ingenjör i
R5 och transmissions renoveringar i WRC

- Chassis setup
- Rally tester
- Inställning av diffar och stötdämpare
- Renovering av växellådor och stötdämpare



0290-222 33

joakim@j-tech.se

www.j-tech.se

3mo
Performance

Importör av

3MO Transmissioner

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM

SIMONS®

www.simons.se

Ray Metallfabrik AB
Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR



BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer den
24 mars.**

BILSPORTUTRUSTNING

Dalhems

Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,

bildelar@dalhems.com

www.dalhems.com

DESIGN & DEKOR



Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,

order@dekaltrim.nu

www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR

PLOMBO MOTOR

Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23

david@plombo.se

www.plombo.se

FOLKRACE



Folkraceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till Folkrace men
vi har nu även de mesta till vanliga
vägbilar. Vi har främst delar till Volvo,
Saab, Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingsatser,
Fajsförgasare samt delar därtill. Vi har
också ett sortiment av tävlings-utrust-
ning. Vi har nu även ett stort sortiment
av bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt sortiment?
Hör av dig till oss! Vi kan få hem det
mesta till ett konkurrenskraftigt pris. Vi
kan även ta hem delar till andra
bilmärken speciellt för dig!

Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27

order@folkraceshop.se

www.folkraceshop.se

MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70

www.agap.se



Ett av Sveriges största lager av tuning
och reservdelar. Med över 5.000 m2
lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventiltjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Cometic,
DTA, Sachs, Weber, Pipercross m.fl.
Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40

info@klracing.se

www.klracing.se

Auto Verdi

Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00

info@autoverdi.com

www.autoverdi.com

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxspeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00

enem@telia.com

www.enem.se

**Du vet väl att du kan beställa
din prenumeration, äldre
nummer eller
prylar från din
favorittidning
i vår shop!**



shop.rallyracing.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom annat med motorsportanknytning som drabbat redaktören i diverse sammanhang ...



P-G Andersson/Jonas Andersson ledde JVM-klassen i Monte Carlo-rallyt 2004 från start med sin Suzuki Ignis S1600. Men efter avåkning blev det en blygsam åttondeplats.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Hemresan

Innan covid slog till för ett par år sedan var kalendern alltid fylld av race och andra bilsportevenemang. Ibland datumkolliderade "måste"-tävlingar och redaktören stressade runt i Europa. Så var det påskhelgen 1994 när Volvo gjorde BTCC-premiär – med 850-kombin – på Thruxton väster om London och Gunde Svan smygdebuterade som rallycrossförare på numera nedlagda Ingelmunster-banan i Belgien. Så var det också helgen efter elfte september 2001, då Kenny Bräck körde Indycar-race på tyska Lausitzring-ovalen och Mika Häkkinen gjorde sitt sista F1-framträdande på europeisk mark i Italiens GP på Monza.

MEN SÅ FINNS DET också "måste"-tävlingar som kolliderar med familjehögtider, såsom Monte Carlo-rallyt och sårbons födelsedag. Oftast har det då gått att förhandla fram en flytt av firandet några dagar. Men inte 2004, när damen i fråga fyllde jämnt.

Redaktören hann följa den traditionella presentationen av VM-teamen i kasinoparken i Monaco, shakedown och rallyts fredagstetapp, där P-G Andersson öppnade med JVM-ledning och Marcus Grönholm inledningsvis toppade totalt. Sedan blev det att kasta sig iväg med hyrbilen till Nice och ta flyget hem till Arlanda – för övrigt utan uppdragsgivarens (Idrottsbladet/IB Motorsport) vetenskap. I flygstolen knåpade redaktören ihop några hyllningsrader att rappa på lördagskvällens fest.

EFTER FESTEN väntade några korta timmars sömn innan det bar av till Arlanda och tidigt morgonflyg till Nice. Väl åter i Monaco stundade sedan hyllningar av rallysegraren Sébastien Loeb uppe vid prinspalatset och champagne-skålande med Citroën-teamet.

Förhoppningarna om svensk seger i JVM-klassen försvann tidigt, när P-G och codrivern Jonas Andersson for av lätt, men fick jobba länge med att ta befria Suzukin från ett fårstängsel som trasslat in sig i ett hjulhus ... ●



Sébastien Loeb/Daniel Elena öppnade försiktigt, men tog kommandot i rallyt redan första kvällen och försvarade så småningom med god marginal sin vinst från året innan till Fords Markko Märtin och Francois Duval med Grönholm på fjärde plats i Peugeot-stallets nya 307 WRC.

BILSPORT RALLY&RACING NR 3/2022 UTE 24 MARS

Som prenumerant får du tidningen tidigare



FOTO: MCKLEIN

RALLY SWEDEN

**Nya bilar • Nya sträckor • Nya publikplatser
För första gången med Umeå som centralort**

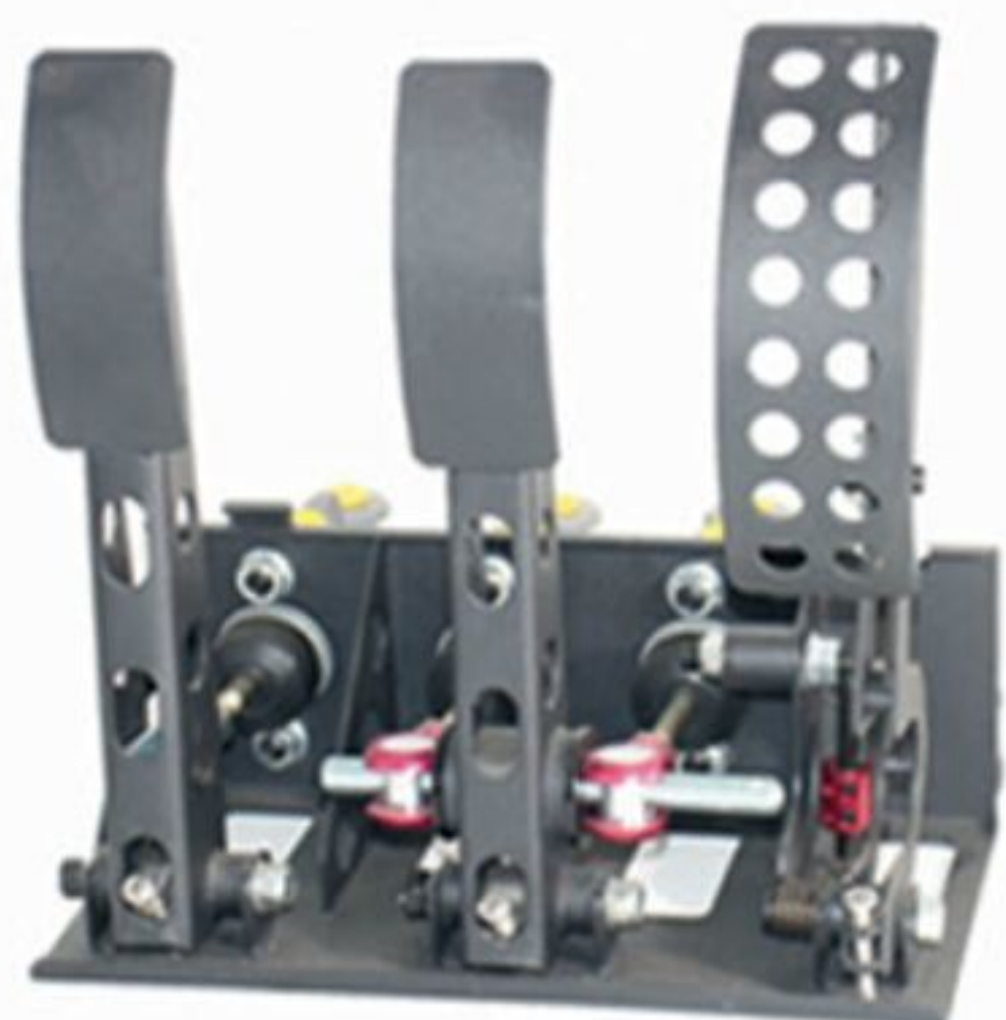
FASTA SIDOR PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS



EMMABODA
FLYGBANA
www.emmabodaflygbana.se

**SÄKRA
DITT
DATUM
2022!**



Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DTA fast

BOSCH

Motorsports

Grus



Vårt grusdäck
för både proffs
och amatörer.

Mönster och profil
som passar för
hårda underlag och
för sträckor med
både grus och asfalt.

Grusdäcket
som är utvecklat
av proffs för proffs.
Mycket bra prestanda
och livslängd.

A035

A036

A053

ADVAN

Asfalt



Rally asfalt med
uppdaterad stomme
och mönster.

R-däck för
racing och gata.
E-märkt.

A051

A052

Vinter



110/650 R15

150/650 R15

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster.

A040S

A057

speedline

Corse



2118

6,0 x 15
7,0 x 15
5,5 x 16

2120

7,0 x 17
8,0 x 18

2128

6,5 x 15